

قلعة النسور

أحمد على عطية الله

لأهمية سلاح الجو فى الصراعات المسلحة بين الدول يبذل الخصوم أقصى ما فى استطاعتهم لتحييد هذا السلاح فى المعارك والحد من قدراته ..لذلك فدور أطقم الطائرات المقاتلة يكون فى منتهى الصعوبة للعمل تحت ظروف بالغة القسوة تحتاج لبذل الجهد والتضحية لاسيما إذا كانت إمكانيات طائراتهم أقل من خصومهم .. و من هنا وجب عليناتسليط الضوء على جهود أبطالنا البواسل بسلاح الجو من خلال معاركهم ضد العدوالإسرائيلى خلال مراحل صراعنا معهم.


ISBN # 9789774488412
6 221149 032880


الهيئة المصرية العامة للكتاب

٢٥ جنيهًا

قلعة النسور

أحمد علي عطية الله



الهيئة المصرية العامة للكتاب
٢٠١٤

وزارة الثقافة
الهيئة المصرية العامة للكتاب
رئيس مجلس الإدارة
د. أحمد مجاهد

اسم الكتاب : قلعة النسور
تأليف : أحمد علي عطية الله

الإخراج الفنى : عمر حمّاد على

الهيئة المصرية العامة للكتاب
ص. ب : ٢٣٥ الرقم البريدى : ١١٧٩٤ رمسيس
www.gebo.gov.eg
email:info@gebo.gov.eg

عطية الله، أحمد على.

قلعة النسور/ أحمد على عطية الله.-

القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٤.

٤٢٤ص؛ ٢٤ سم.

تدمك ٢ ٨٤١ ٤٤٨ ٩٧٧ ٩٧٨

١ ـ القوات الجوية.

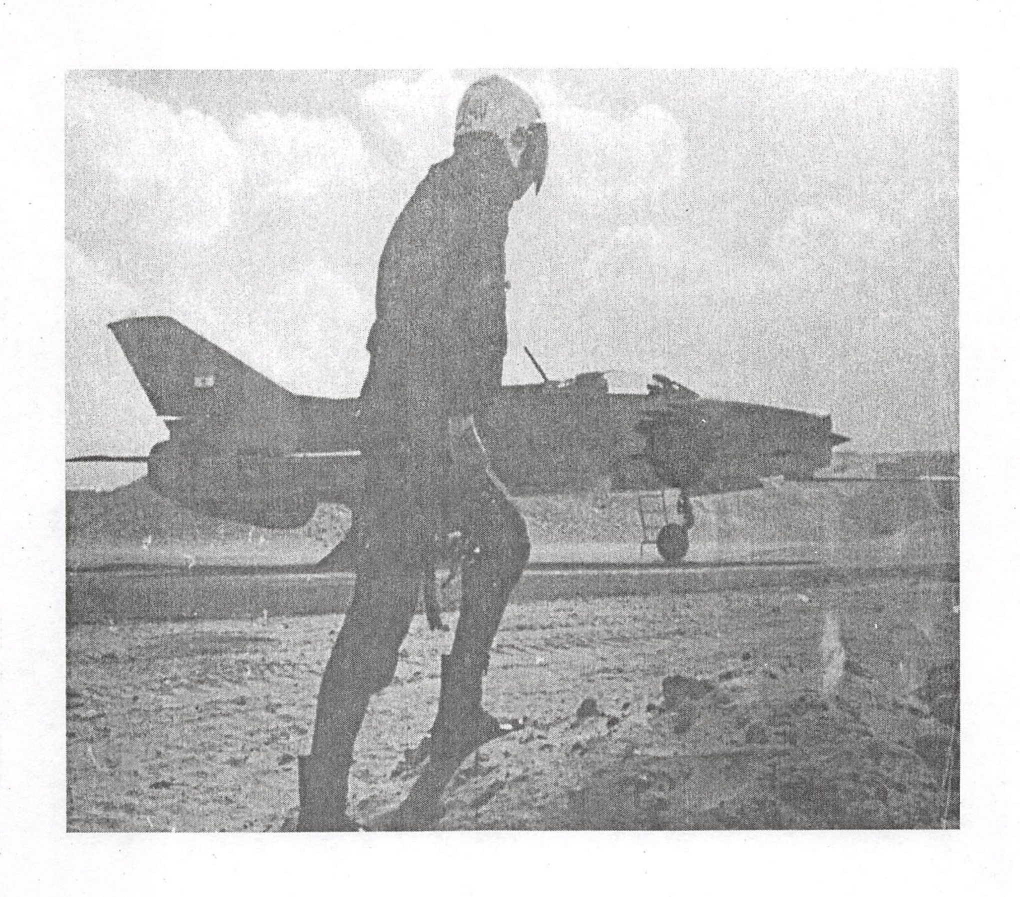
٢ ـ الطائرات الحربية.

أ ـ العنوان.

رقم الإيداع بدار الكتب ٨٧١٥/ ٢٠١٤

I. S. B. N 978 - 977 - 448 - 841 - 2

ديوى ٣٥٨.٤



شكـــــر

أتقدم بوافر الشكر لنسور مصر البواسل من طيارينا الجسورين الذين يدافعون عن سماء الوطن مضحين فى سبيل ذلك بدمائهم الزكية وأرواحهم الطاهرة فى سبيل الله..

ثم الوطن...

ودوماً " للعلا فى سبيل المجد"

* * *

إهداء

إلى أرواح شهدائنا الأبرار الذين سالت دماؤهم الزكية لتروى رمال أرض سيناء الغالية...

* * *

مقدمة

لأهمية سلاح الجو فى الصراعات المسلحة بين الدول يبذل الخصوم أقصى ما فى استطاعتهم لتحييد هذا السلاح فى المعارك والحد من قدراته.. لذلك فدور أطقم الطائرات المقاتلة يكون فى منتهى الصعوبة للعمل تحت ظروف بالغة القسوة تحتاج لبذل الجهد والتضحية لا سيما إذا كانت إمكانيات طائراتهم أقل من خصومهم.. ومن هنا وجب علينا تسليط الضوء على جهود أبطالنا البواسل بسلاح الجو من خلال معاركهم ضد العدو الإسرائيلى خلال مراحل صراعنا معهم.

وقد رأيت من المناسب قبل استعراض بطولة طيارينا أن ألقى الضوء على نشأة سلاح الجو بصفة عامة، ثم مولده بكل من مصر وإسرائيل بصفة خاصة والظروف التى أحاطت بنشأته ونموه فى كلا الجانبين

ولعلى بذلك أكون قد أديت جزءاً من الدين الذى علينا نحو طيارينا العظماء الذين سجلوا أسماءهم بأحرف من نور فى سجل الشرف والفداء قبل أن يسجل بمداد الكلمات فى صفحات السجلات.

الكاتب أحمد على عطية الله

٢٥ إبريل ٢٠١١

الفصل الأول

نشأة سلاح الجو

- عالمياً
- فى مصر
- فى إسرائيل

نشأة سلاح الجو عالمياً

نجح الأخوان رايت وهما صانعا درجات فى ٧ ديسمبر عام ١٩٠٣ فى التحليق لأول مرة فى التاريخ بمركبتيهما اللتين يدفعهما المحرك الذاتى، وحينها ولدت وسيلة النقل الثالثة شقيقة لوسيلتى النقل البرى والبحرى وهى الطائرة.

كما واكب ظهورها مركبة الجو طراز زبلن (المنطاد) والتى ملئت بغاز أخف من الهواء والتى استخدمها أثرياء أوروبا ليشبعوا بها رغباتهم فى المغامرة، حتى أثبتت قدرتها على نقل العدوان إلى عمق أراضى الخصم، وجاء هذا فى أول مغامرة جوية قامت بها ألمانيا أثناء الحرب العالمية الأولى عندما وجهت إحدى مركباتها الجوية يوم ٢٤ ديسمبر ١٩١٤ لتلقى بقنبلة صغيرة على الأراضى البريطانية لتنفجر بإحدى الحدائق بجوار مدينة دوفر، والتى تعد أول غارة جوية فى التاريخ.

وازداد الطلب على الطائرات لمعاونة الجيوش فى تلك الفترة وكانت أولى مهامها جمع المعلومات عن قوات العدو بالتحليق فوق مسرح العمليات البرية والبحرية، وكانت طائرات ذلك العهد مزدوجة الأجنحة والمقاعد ولها القدرة على تحقيق سرعة بلغت ٧٠ ميلاً فى الساعة. ولما بدأت حرب الخنادق واحتفظت القوات المتحاربة بقواتها داخل خنادق فاقتضى الأمر استخدام الطائرة فى توجيه نيران قطع المدفعية الأرضية نحو أهدافها، وتصحيح الضرب كنقاط ملاحظة طائرة مما دعى الطرف الآخر لتسليح طائراته برشاشات لمهاجمة تلك النقاط

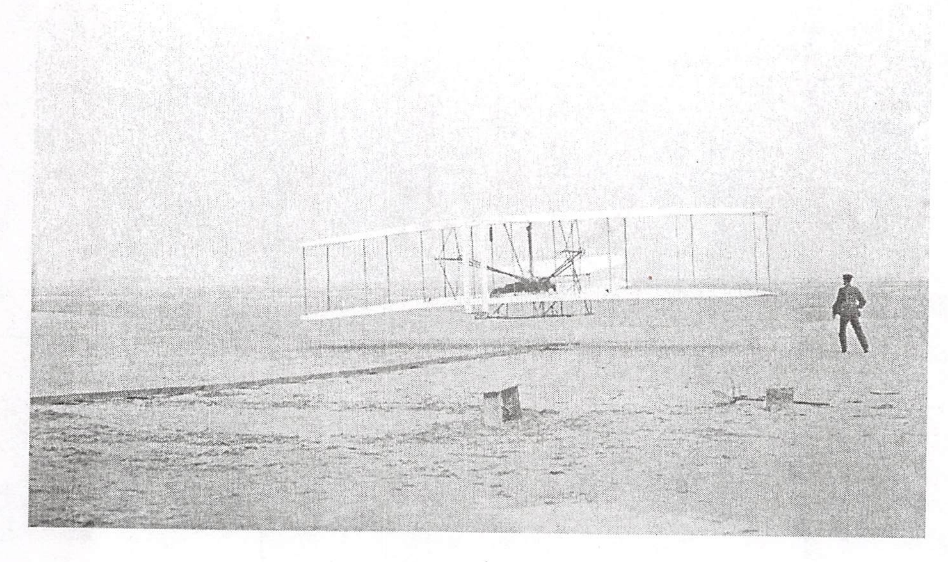
الطائرة للملاحظة فى محاولة إصابتها وإسقاطها ومن هنا بدأت عمليات القتال الجوى.

وتنوعت الطائرات لتظهر القاذفات التى حلت محل مركبات الجو من طراز زيلن. حيث كانت القاذفة الطائرة أكثر حركة وأسرع قدرة على المناورة مما جعلها أقل تعرضًا للمخاطر.

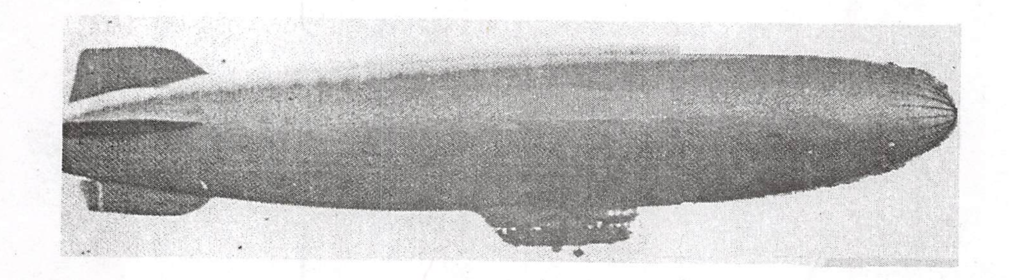
وبالتالى لم يكن أمام الطرف الآخر بد من من تطوير طائراته من النوع المقاتل فقام بزيادة سرعتها وقدرتها على التسلق بما يمكنها من سرعة ملاحقة القاذفات المعادية وإسقاطها.

وتزايدت بمرور الوقت أعداد الطائرات ومهامها مما اقتضى الأمر إنشاء رئاسة خاصة تتولى هذه المجموعات المتزايدة، وهكذا ظهرت"القوة الجوية " لتكون وحدة قائمة بذاتها، ومنفصلة عن سائر أسلحة الجيش والبحرية.

وأخذ دور القوات الجوية يزداد أهمية لتزداد معه أهمية الاستراتيجية الجوية حتى تقدمت لتحتل مركز الصدارة فى الجيوش.



طائرة الأخوان رايت
الخطوة الأولى فى مجال الطيران



منطاد الجو زيلن

مولد سلاح الجو المصرى(١)

فى أوائل الثلاثينيات من القرن العشرين ولد سلاح الجو المصرى ولم يكن قد مضى على معرفة الطيران أكثر من عشرين عامًا فقط. فقد كانت مصر رغم كونها تحت الاحتلال البريطانى حريصة على مواكبة كل جديد فى العالم وقد كافح شباب ضباطها فى سبيل تحقيق هذا الغرض.

بدأ المولد عندما رأى شباب الضباط المصريون سائر جيوش العالم الأخرى وهى تتطور ويدخل الطيران كعنصر جديد فى قواتهم المسلحة فأخذ يراودهم الحلم الكبير فى إنشاء قوة جوية وطنية على غرار الجيوش الأخرى مدعمين بطلب مقدم من البرلمان المصرى إلى الحكومة منذ عام ١٩٢٨ فأخذوا فى طرق أبواب رئاساتهم مطالبين بإلحاح بتعلم الطيران كخطوة أولى نحو تحقيق الحلم الكبير، ونقلت الرئاسات تلك الرغبة الشابة إلى قيادة الاستعمار التى لم تأبه أو تهتم بتحقيقهالما يمكن أن تؤديه من رفع قدرات القوات المسلحة المصرية، ولكن تكرار الرغبة الجامحة اضطر الاستعمار إلى أخذ الأمور بجدية واهتمام لما يمكن أن يؤديه الرفض المتكرر من عواقب ضارة بمصالح المستعمر ووجوده.

وتجاوبًا مع رغبة شباب الضباط فى تعلم الطيران كخطوة أولى نحو تحقيق حلم إنشاء قوة وطنية جوية أصدرت القيادة البريطانية إعلانًا عن عقد فرقة للتدريب على الطيران لمن يجتاز اختبارات خاصة. فتقدم نحو مائة من هؤلاء

(١) كتاب - القوة الثالثة - للواء طيار أركان حرب على أحمد لبيب - الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٤.

الشباب الذين كان عليهم اجتياز اختبارات طبية قاسية وأمكن لعشرة منهم تحقيق المستوى الطبى المقرر، فتم انتخاب خمسة منهم لحضور دورة تحضيرية للتدريب على الطيران فى إحدى القواعد البريطانية بإنجلترا.

وفى الوقت نفسه سمح المستعمر لمصر بعقد صفقة اشترت بموجبها أول سرب قوامه عشر طائرات من طراز (تايجر ماوث) من شركة "دى هافيلاند" البريطانية وهى من نفس الطراز الذى تدرب عليه الخمسة الأوائل.

وعندما قارب التدريب على نهايته تقدم الضباط الخمسة بطلب إلى السلطات البريطانية بالسماح لهم بالعودة إلى أرض الوطن وهم يطيرون على بعض الطائرات المشتراة، ولكن تلك السلطات رأت فى هذا العمل ضررًا بالسياسة الاستعمارية التى حرصت طول الوقت من الحط من القدرة المصرية وبالتالى رفض الطلب.. وتم تحميل الطائرات العشر على إحدى البواخر التى أبحرت فى طريقها إلى مصر. وساد فى مصر تيارٌ وطنى قوىٌّ يطالب بتحقيق رغبة هؤلاء الضباط فخشيت سلطات الاستعمار من العواقب فصدر أمر للباخرة التى كانت قد وصلت إلى جبل طارق بالعودة إلى إنجلترا.. وتم التصديق بعودة الرواد الشباب إلى أرض الوطن طائرين بطائراتهم.

وفى ٢٦ مايو من عام ١٩٣٢ استقل الرواد المتحمسون طائراتهم وبدأوا رحلة العودة إلى مصر، وتمكنوا فى قطع المسافة التى امتدت لحوالى ثلاثة آلاف ميل فى سبعة أيام توقفوا خلالها بعدد من القواعد بعدد من الدول ليهبطوا بسلامة الله فى اليوم الثانى من يونيه عام ١٩٣٢ أمام الجموع الزاخرة من مواطنيهم الذين تجمعوا بمطار الماظة ليراقبوا هذا الحدث التاريخى الذى أذن بإعلان مولد القوة الجوية المصرية كأول سلاح طيران وطنى يظهر فى هذه المنطقة من العالم منطقة الشرق الأوسط.

ويجدر بنا فى هذا المقام ذكر هؤلاء الرواد الخمسة وهم :

١- طيار عبد الحليم الدغيدى.

٢- طيار عبد المنعم الميقاتى.

٣- طيار عبد المنعم أحمد.

٤- طيار أحمد ناجى.

٥- طيار عبد الحليم خليفة.

وبعد فترة زاد طموح الطيارين المصريين فى الحصول على طائرات قتال بدلًا من سرب طائرات التدريب التى لديهم من طراز تايجر موث التى كان أول ظهور لها عام ١٩٢٥ وظلت تؤدى دورها لفترة طويلة للعديد من الدول.

فوافقت الحكومة البريطانية بعد معاناة وإلحاح من بيع سرب من عشر طائرات من طراز آفرو -A.V. Reo- 626 المجهزة بمدافع ويمكنها حمل قنابل بأوزان مقبولة.

وسمحت السلطات البريطانية للطيارين المصريين للطيران بها إلى أرض الوطن فى ١٤ سبتمبر ١٩٣٤ ثم تلاها نوع آخر وهو الطائرة _أوداكس.

وفى منتصف عام ١٩٣٨ تم الحصول على طائرات تدريب من طراز " ميلز ما جستر - Miles Magster لتحل محل التايجر موث المتهالكة والمحالة إلى التقاعد.

وكان النظام يقتضى بتخرج الطيار بعد سنة دراسية يستكمل فيها الطالب حوالى ١٠٠ ساعة طيران بجانب علوم الملاحة الجوية، والدراسة الفنية. ويجدر بالذكر الإشارة إلى الرجل الذى أخذ بيد الصغير وهو يحبو خلال سنوات عمره والذى كان يقود سلاح الطيران المصرى فى ذلك الحين تحت اسم (قائدالأسراب) وهو المدعو " فيكتور هـ. تيت".

وقبل الحرب العالمية الثانية كانت القبضة البريطانية المحكمة على الجيش المصرى لا تسمح بتطوير القوات الجوية ضمن سائر أسلحة القوات المسلحة المصرية لا من حيث الكم ولا الكيف حتى قطع الغيار وضع عليها قيود.

وبلغ تعداد الأفراد التابعين للقوات الجوية آنذاك كالتالى:

- ٢٧ ضابطًا مصريًا.
- ٣ ضباط إنجليز.
- ٤١٥ إجمالى الفنيين.

القاعدة الجوية الرئيسية هى قاعدة الماظة الجوية.

لاحقًا تم بناء قاعدة جديدة فى منطقة قناة السويس ومطار الدخيلة "الصحراء الليبية" الصحراء الغربية

ولكن لما بدى شبح الحرب قام المستعمر بالإغداق من عطائه فقام بتزويد القوات الجوية بعدد من الأسراب دفعة واحدة وهو يخطط لاستغلالها فى عمليات تحت قيادته.

ففى خريف عام ١٩٣٨ وافق على تزويد السلاح الجوى المصرى بسربين من المقاتلات طراز

جلوستر جلاديتر Gloster Gladiater

وسرب من طائرات معاونة الجيوش من طراز

ويستلاند لا يسندر Westland Lysander

ثم سرب من طائرات الاستكشاف والمواصلات الخفيفة ذات المحركين من طراز أفرو أنسون.

وخلال الحرب قام بتزويد مصر بأحدث المقاتلات من طراز الهاريكين ليستهلكها فى عمليات تحت قيادته ولصالحه.

ولما انتهت الحرب العالمية الثانية وانتهت الفوائد من قوات مصر عاد المستعمر إلى سياسة التقشف بالنسبة لقطع الغيار التى يتحكم عن طريقها فى مستوى قدرات السلاح، وكان وقع العودة إلى السياسة القديمة شديدًا على الضباط

المصريين الذين أسهموا فى الحرب - بأعمال غير قتالية - وهم يتذكرون زملاء لهم فقدوا خلال تلك التجربة.

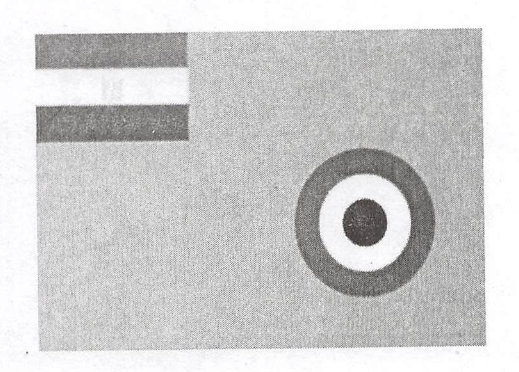
ويمكننا أن نتبين الصورة القاتمة التى انتهى إليها سلاح الطيران المصرى مع نهاية عام ١٩٤٧ ؛ أى بعد ١٥ عامًا من مولد السلاح عام ١٩٣٢ نجد أن كل ما كان بحوزة مصر من طائرات عاملة لم يتجاوز الأعداد التالية :

- عدد ٤ طائرات معاونة من طراز لايسندر.
- عدد ١٢ طائرة قتال من طراز هاريكين.
- عدد ١٨ طائرة قتال من طراز سبيتفاير.
- عدد ٢٠ طائرة نقل من طرازى داكوتا و كوماندو.

* * *



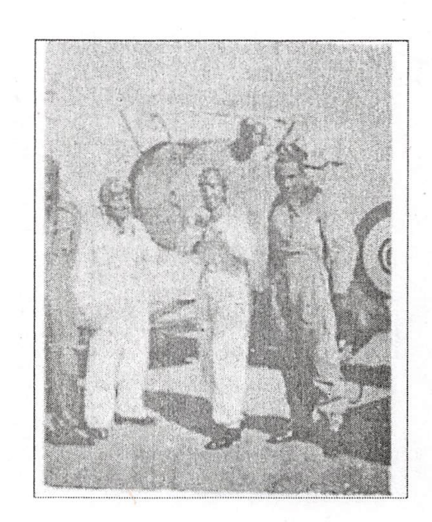
شعار القوات الجوية المصرية

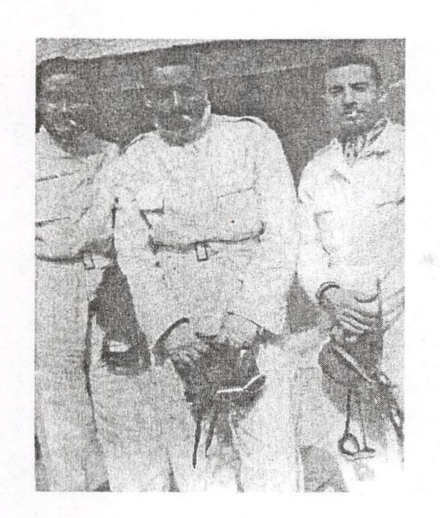


علم القوات الجوية المصرية

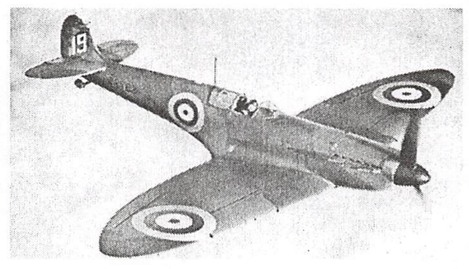


علم الكلية الجوية

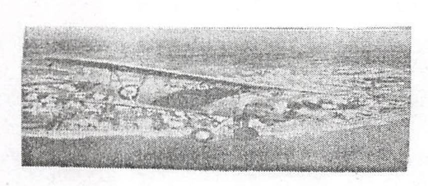




الرعيل الأول من الطيارين المصريين



مقاتلة مصرية من طراز سبيت فاير



مقاتلة مصرية طراز أوداكس فوق النيل

نشأة السلاح الجوى الإسرائيلى[1]
هيل ها أفير

سعت منظمة الهجاناة الصهيونية التى تكونت فى فلسطين منذ يونيو ١٩٢٠ إلى تشكيل وحدة جوية تكون نواة لقوة جوية مستقبلية عندما يستقر اليهود فى الدولة التى وعدهم بها بلفور، وتمكن بعض مندوبى المنظمة من الاتصال بالاتحاد السوفيتى عن طريق السفير الروسى فى برلين عام ١٩٢٥ وتوصلوا إلى الاتفاق على إلحاق شاب صهيونى واحد من يهود فلسطين للتدريب على الطيران فى روسيا على أيدى المدربين السوفييت، ولكن خيبة الأمل لحقت بالهجاناة عندما فضل مبعوثهم البقاء فى روسيا عن العودة إلى فلسطين.

قرب نهاية العشرينيات سافر مبعوث صهيونى آخر هو (تسفاى ناداف) إلى فرنسا لدراسة هندسة الطيران وعاد إلى فلسطين فى أوائل الثلاثينيات ليبدأ نشاطه فى مجال الطيران فأنشأ عام ١٩٣٢ ناديًا للطيران جعله مشتركًا للعرب ولليهود ليتسنى له أن يحصل على ترخيص رئيس بلدية يافا العربى، ولكن سرعان ما زهد العرب فى الاستمرار فى عضوية النادى وبالتالى استولت عليه منظمة الهجاناة وأصبح كل أعضائه من اليهود، والذين انضم إليهم أعضاء من اليهود المهاجرين إلى فلسطين، والذين كانت لديهم خبرات سابقة فى الطيران سبق لهم أن حصلوا عليها من بلادهم الأصلية. وفى يونيه من عام ١٩٣٩ أمكن تخريج عشرة طيارين من هذا النادى حصلوا على إجازة الطيران.

---

(٢) كتاب – القوة الثالثة – للُواء طيار أركان حرب على أحمد لبيب – الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٤.

وعندما ظهرت منظمة صهيونية سرية أخرى فى فلسطين عرفت باسم (أتزل) وعرفت فى الخارج باسم (أرجون تزفاى لومى) أى (المنظمة القومية الحربية) أنشأت لنفسها ناديًا آخر للطيران أتم فيه بعض أفرادها تعلم الطيران.

وعندما قامت الحرب العالمية الثانية انتهز اليهود الفرصة لاكتساب خبرات قتالية بالتطوع فى خدمة القوات البريطانية وبذلك كان سلاح الجو البريطانى أحد المصادر المهمة لتخريج أطقم جوية مدربة على الطيران الحربى، وكذلك أطقم أرضية مدربة على الخدمات الأرضية المرتبطة بنشاط الطيران.

أما الميلاد الحقيقى لسلاح الطيران الإسرائيلى فتم فى العاشر من نوفمبر ١٩٤٧عندما أعلن عن قيام هيئة للطيران تابعة للوكالة اليهودية فى فلسطين والتى كانت تمثل حكومة انتقالية لحين إعلان قيام الدولة اليهودية، وتم تعيين (يهوشع أشيل) أول قائد لهيئة الطيران التى كانت تمتلك ٤٠ طيارًا سبق لـ ٢٨ منهم العمل مع القوات البريطانية والأمريكية واكتسبوا منهما خبرات العمليات الجوية خلال الحرب العالمية الثانية، وكانت الهيئة تمتلك فى ذلك الحين ١٩ طائرة من أنواع النقل الخفيفة التى لا تصلح لأعمال القتال الجوى أمام مقاتلات مصر فى ذلك الوقت من أنواع سبيت فاير، وهاريكين والتى بقيت لدى مصر بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية والتى سبق أن عزز بها الإنجليز سلاح الطيران المصرى واستفادوا من مشاركتها فى بعض العمليات بتلك الحرب فى الصحراء الغربية.

فى عام ١٩٤٨ تقدمت الوكالة اليهودية التى لعب فيها بن جوريون دورًا قياديًا بطلب إلى الوفد السوفيتى بالأمم المتحدة بنيويورك للحصول على أسلحة مختلفة وقد لقى هذا الطلب كل العطف والتزكية، وكان من ضمن ما شمله الطلب إنشاء سلاح طيران لليهود بفلسطين، وفعلًا تم تزويد الوكالة بما جملته ٨٩ طائرة مقاتلة من طراز مسرشميت ١٠٩ الألمانية، وسبيت فاير الإنجليزية كاملة بالفنيين لتجميعها على أرض فلسطين فى حال وصولها مشحونة من تشيكو سلوفاكيا، كما

تم تدريب أعداد من الطيارين اليهود فى سلاح الطيران التشيكى مع ترحيب تشيكوسلوفاكيا ومباركتها بقيام قاعدة جوية صهيونية على أرضها اسمها (آتزيون) بجوار بلدة زاتيك التشيكية استخدمت كمحطة استقبال وتجميع الأسلحة التى اشتراها اليهود من أوروبا وأمريكا لحين إرسالها إلى فلسطين خلال الهدنات التى تخللت المواجهة مع العرب. وقد بلغ عدد الرحلات الجوية التى نقلت العتاد الحربى الصهيونى من قاعدتهم بتشيكو سلوفاكيا إلى فلسطين حوالى ٩٥ رحلة. وقد قامت من هذه القاعدة خلال عملية النقل إحدى القاذفات من القلاع الطائرة طراز ب ١٧ مزودة بالقنابل لاستخدامها بقذف القصر الملكى بالقاهرة.

ولم ينتهِ عام ١٩٤٨ حتى كان لدى إسرائيل حوالى ٢٠٠ طائرة من أنواع مختلفة؛ أى أكثر مما لدى العرب مجتمعين فى وقت لم يكن لدى مصر سوى ٣٠ طائرة صالحة للقتال أسهمت بريطانيا فى إسقاط ٥ منها فى حرب فلسطين عام ١٩٤٨ كما سيلى ذكره.

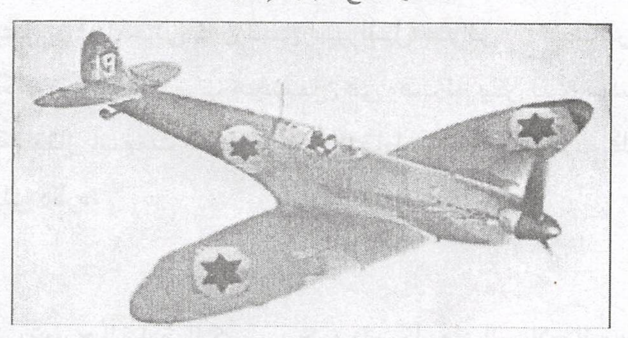
* * *

ومما سبق يتضح الفارق الكبير بين مولد كل من السلاح الجوى المصرى والصهيونى.. ففى مصر ولد السلاح تحت ظلال سوداء من احتلال بغيض ليبدأ نموه مقيدًا بالأغلال أصابه بهزال حد من قدرته على النمو والحركة. فى حين ولد السلاح الجوى الصهيونى ليتابع نموًا سريعًا غير طبيعى بحرية تامة فى ظل تعاطف ودعم خارجى غير محدود.

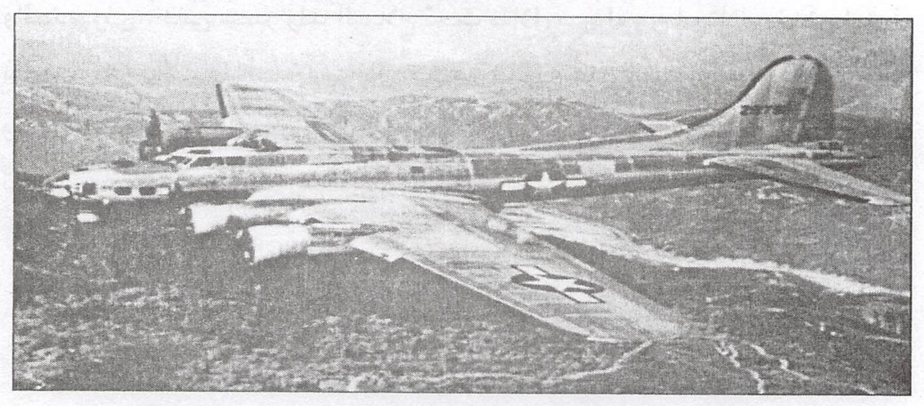
* * *



شعار سلاح الجو الإسرائيلى



سبيت فاير إسرائيلية



القاذفة الثقيلة ب - ١٧ الأمريكية أو القلاع الطائرة لنقل السلاح من تشيكوسلوفاكيا إلى إسرائيل عام ٤٨.

الفصل الثانى

لمحات على دور القوات الجوية المصرية

- فى الحرب العالمية الثانية
- فى حرب ١٩٤٨
- فى العدوان الثلاثى عام ١٩٥٦
- فى حرب يونيو ١٩٦٧
- فى حرب الاستنزاف
- فى حرب أكتوبر المجيدة

أولاً- دور القوات الجوية المصرية فى الحرب العالمية الثانية(١)

رغم أن معاهدة ١٩٣٦ بين مصر والاحتلال البريطانى لم تكن تنص على اشتراك أى قوات مصرية فى الدفاع عن البلاد تاركة تلك المهمة لقوات الاحتلال فإن قيادة الشرق الأوسط البريطانية خلال الحرب العالمية الثانية قررتا استغلال قدرات سلاح الجو المصرى الناشئ.

فتقرر أن يقوم أحد أسراب المقاتلات جلاد يتور بالدفاع عن القاهرة من قاعدته بألماظة، بينما أرسل السرب الآخر إلى السويس للدفاع عن الميناء ومعامل تكرير البترول المجاورة.

فى حين تم تقسيم سرب اللايسندر إلى قسمين قسم بالصحراء الغربية بالقرب من منخفض القطارة، حيث كلفت باستطلاع المنطقة الصحراوية حتى الحدود الليبية حيث تقبع القوات الإيطالية وإبلاغ القوات البريطانية عن أى نشاط أو تسلل عبر الحدود الليبية إلى داخل الأراضى المصرية. والآخر بالقرب من السويس حيث تولى مهام استطلاعية فوق خليج السويس الذى يمتد لمسافة ١٥٠ ميلاً لرصد الغواصات المعادية، ومعاونة السفن الحربية البريطانية التى تجوب خليج السويس وكانت الطائرة تقلع قبيل الغروب لتقوم بدورية الذهاب لتهبط فى مطار الطور وتقضى به الليل ثم تقلع قبيل الفجر تستطلع مياه الخليج فى رحلة العودة إلى السويس.

---

(١) كتاب - القوة الثالثة - للواء طيار أركان حرب على أحمد لبيب - الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٤.

قامت البعثة العسكرية البريطانية بانتخاب ٢٥ ضابط طيار مصرى لتشكل منهم أحد الأسراب المقاتلة الجديدة وذودتهم بـ ١٨ طائرة هاريكن وهى مقاتلة بريطانية حديثة أنتجتها خلال الحرب وكان يقود هذا السرب المرحوم قائد الأسراب الطيار محمد حافظ فى حين كان الطيار محمد على لبيب قائد ثانى السرب الذى باشر مهامه تحت القيادة البريطانية والذى اتخذ من مرسى مطروح قاعدة له وكان مكلفًا بحراسة القوافل البحرية للحلفاء طول رحلتها بالبحر المتوسط من السلوم إلى الإسكندرية.

ومن الطبيعى أن تعرض أفراد هذا السرب لخسائر فى الأرواح كانت الأسباب الغالبية منها أخطاء فنية فى الإدارة البريطانية مثلما حدث عندما أخطأ المراقب البريطانى فى برج مطارمرسى مطروح مما تسبب عنه دخول طائرة بريطانية من طراز بو فاتير كانت فى طريقها للنزول داخل تشكيل الهاريكين المصرى فاصطدمت بطائرة قائد التشكيل المرحوم مدحت قصدى وانفجرت الطائرتان فى الجو.

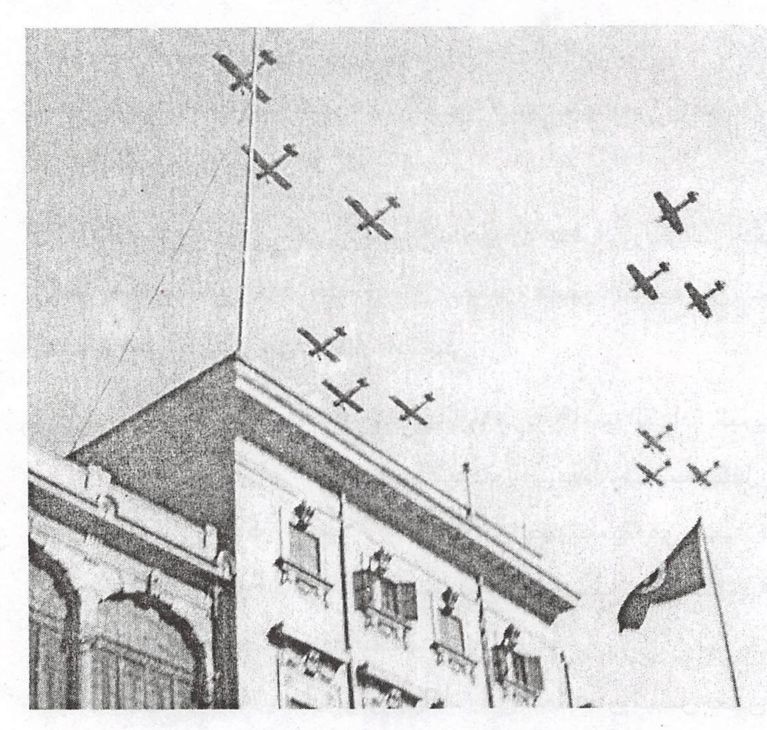
ومن الطرائف والنوادر التى كان يتندر بها طيارو هذا السرب على لسان الطيار محمد على لبيب فى كتابه " القوة الثالثة - تاريخ القوات الجوية المصرية" أن معسكر هذا السرب كان يقع بين معسكرات الوحدات البريطانية قرب الساحل، وكانت القاذفات الإيطالية طراز " سافويا مركيتى" ذات المحركات الثلاثة تزور تلك المنطقة كل ليلة لتلقى قنابلها وتهرع عائدة من حيث أتت. والغريب أنه ما من قنبلة واحدة سقطت على المعسكر المصرى بينما تعرضت سائر المعسكرات المحيطة للإصابة رغم أن الطائرات الإيطالية كانت تتخلص من حمولتها بأى شكل فور وصولها الشاطئ لتهرع عائدة. فكانت تسمع كل ليلة محركات السافويا وهى تصدر صوتًا مميزًا ناجمًا عن عن عدم انتظام دوران المحركات الثلاثة، ولكن الطيارين المصريين لاحظوا أن هناك إنذارًا آخر يسبق صوت محركات السافويا كان عبارة عن صوت نهيق حمار مجهول كأنه منح موهبة التقاط

أصوات المحركات وهى لا تزال بعيدة داخل البحر فكانوا - بالطبع - يتوقعون سماع صوت المحركات بعد هذا الإنذار الذى لم يتأخر يومًا عن أداء واجبه فى الإنذار بقدوم القاذفات الإيطالية.

ونال هذا السرب شهرة كبيرة داخل الوسط البريطانى حتى أن بريطانيا أرادت مكافأة أفراده بمنحهم أوسمة تقديرًا لمجهوداتهم، ولكن القيادات المصرية رفضت هذا التقدير من منظور سياسى.

ولمزيد من استغلال القوات الجوية المصرية قامت القيادة البريطانية بانتخاب ١٢ طيارًا مصريًا وتم إلحاقهم بالقيادة الجوية المختصة بنقل الطائرات بين جبهات القتال ومراكز الصيانة فكان هؤلاء الضباط يقومون بقيادة الطائرات غير الصالحة من المطارات الأمامية ويستبدلونها بطائرات صالحة يقودونها إلى المطارات الأمامية فى رحلة محفوفة بالمخاطر بين مراكش والجزائر فى شمال إفريقيا وبين جنوب إيطاليا وكورسيكا، ومن المعتاد أن تفشل بعض هذه الطائرات فى الوصول إلى قواعد الصيانة بسبب توقف محركاتها فوق البحر حيث تسقط وتدخل ضمن قوائم المفقودين، وقد أتمت هذه الوحدة خلال عام ١٩٤٤ نقل ما يزيد على ٨٥٠ طائرة، كما اشترك طياروها فى نقل طائرات كانت لازمة لفتح جبهة قتال جديدة فى جنوب فرنسا قرب نهاية العام نفسه.

ويحسب للفنيين المصريين مقدرتهم على الاستفادة القصوى مما تركته القوات الجوية الأمريكية بعد مغادرتها قاعدة شمال القاهرة (بين فيلد)، والتى عرفت فيما بعد باسم (ميناء القاهرة الجوى) بعد نهاية الحرب، والتى تسلمتها القوات الجوية المصرية حيث تركوا بالمطار ١٠١ طائرة نقل من طراز الكوماندو والداكوتا ذات المحركين غير صالحة للطيران فأمكن للفنيين المصريين بعمليات التوفيق والتبديل من إعادة الحياة لعشرين طائرة من النوعين وظلت الثمانون الباقية كمخزن قطع غيار لتلك الطائرات.



طائرات من سلاح الجو المصرى تحلق فوق القبة

ثانياً- دور القوات الجوية المصرية فى حرب ١٩٤٨

عقب انتهاء الحرب العالمية الثانية بدأت الأحداث متسارعة فى المنطقة العربية فبريطانيا التى خرجت منتصرة مع الحلفاء فى هذه الحرب واجهت أزمة اقتصادية عنيفة من جراء تلك الحرب اضطرتها للتخلى عن احتلال دول الشرق ومنها الدول العربية بالتدريج مستغلة الأمم المتحدة فى إصدار قرارات تحفظ لها ماء وجهها عند مغادرة المنطقة فصدر القرار إنهاء انتداب بريطانيا عن فلسطين وهو فى الوقت نفسه قرار تقسيم فلسطين بين العرب واليهود وهو القرار رقم ١٨١ بتاريخ ٢٩ فبراير ١٩٤٧. والذى قوبل برفض وسخط واحتجاج الشعوب العربية والذى أعقبه قرار اليهود لإنشاء كيانهم الاستعمارى فى ١٤ مايو ١٩٤٨ وأعلنت بريطانيا إنهاء انتدابها الأراضى الفلسطينية فى اليوم التالى ١٥ مايو ١٩٤٨.

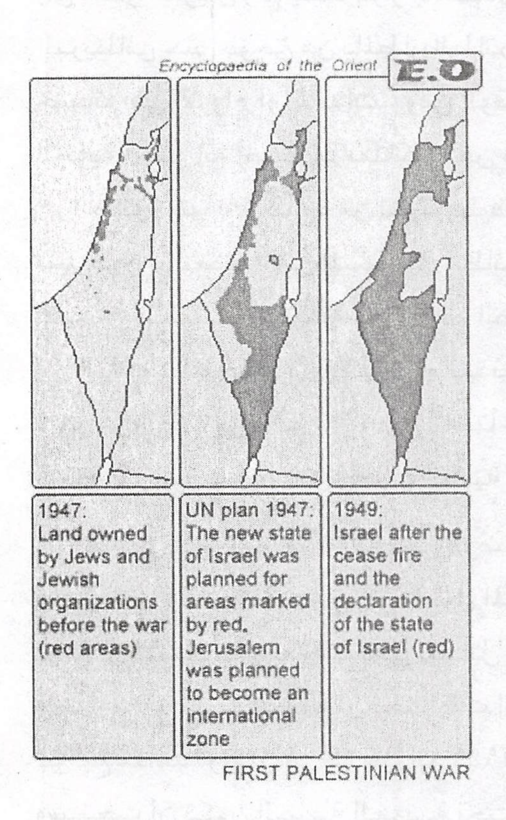
تحت ضغوط الشعوب العربية لقيادتها أرسلت قوات من مصر،والسعودية، والأردن، والعراق، وسوريا، ولبنان لنصرة إخوانهم فى فلسطين فى وقت كانت تلك الجيوش التى تقع دولها تحت نير المستعمر محدودة العدد ضعيفة السلاح والعتاد بما يخدم أغراض المستعمر فمثلاً كان الجيش المصرى لايزيد تعداده على عشرة آلاف جندى مزودين بأسلحة قديمة بالية كانت مكلفة بالحراسة وأعمال الخدمات ، وعلى الرغم من ذلك حققت القوات العربية وخاصة المصرية لشجاعة الجندى العربى انتصارات متوالية على العصابات الصهيونية حتى أن القوات المصرية تقدمت داخل فلسطين حتى كانت على بعد حوالى ٢٠ كيلو متر جنوب تل أبيب عاصمة الكيان اليهودى فإن الهدنة التى فرضتها الأمم المتحدة سمحت

لليهود باستقبال المتطوعين المتمرسين على فنون القتال خلال الحرب العالمية الثانية من دول أوروبا الشرقية والاتحاد السوفيتى فوصل المتطوعون خلال الهدنة من بلغاريا، ورومانيا، والاتحاد السوفيتى، وقدمت بولندا لهم التسهيلات، فضلاً عن سماح تشيكوسلوفاكيا لليهود بوجود قاعدة جوية لهم على أراضيها تقوم بإرسال المتطوعين والأسلحة التى يتم تجميعها من أوروبا إلى الأراضى الفلسطينية حتى بلغ إجمالى عدد قوات العصابات الصهيونية أكثر من ثمانين ألفًا . كان من ضمن من تم إرسالهم قائد إحدى الفرق السوفيتية فى الحرب العالمية الثانية من اليهود تم إلحاقه بمكتب بن جوريون كأحد مستشاريه العسكريين.

على الرغم أن سلاح الجو المصرى فى ذلك الوقت لم يكن يتجاوز ثلاثين طائرة بعد أن تقلص نتيجة انتهاء دوره فى معاونة الإنجليز خلال الحرب العالمية الثانية، فى ظل حظر فى الحصول على قطع غيار لازمة لتشغيلها فإنها قامت بتأدية دورها فى تقديم المعاونة للقوات البرية خلال تقدمها داخل الأراضى الفلسطينية كأول تجربة تمر بها للعمل خارج حدودها. ويبدو أن الإنجليز رأوا أن يقلصوا هذا العدد من الطائرات والطيارين كمعاونة فعالة لصالح اليهود.. فحدث عندما كانت طائرتان مصريتان من طراز سبيت فاير فى إحدى مهام معاونة القوات المصرية البرية داخل الأراضى الفلسطينية فى ٢٢ مايو ١٩٤٨ وكانت بريطانيا قد أعلنت إنهاء انتدابها اعتبارًا من يوم ١٥ مايو لاحظ الطيارون المصريون عددًا من الطائرات على أرض مطار رامات ديفيد فلم يشك الطياران المصريان لحظة فى أنها طائرات إسرائيلية من ضمن التعزيزات التى تأتى للعدو فقاموا بالإغارة على المطار والطائرات وبعد عودتهما إلى مطار العريش أبلغا قائد المطار فقامت ٥ طائرات مصرية من جملة الطائرات الثمانى الموجودة بالمطار بالعودة لمهاجمة المطار وهنا كانت المقاتلات البريطانية قد أعدت كمينًا جويًا لهذه الطائرات وفاجأتها وأسقطت الطائرات الخمسة ولم ينجُ من طياريها سوى طيار واحد هو عبد الرحمن عنان سلمه الإنجليز لليهود كأسير حرب ظل

لديهم حتى نهاية العمليات مع بداية عام ١٩٤٩. وبذلك أسفرت خدمة الإنجليز لليهود من تدمير سدس سلاح مصر الجوى وعدد غير قليل من أكفأ طياريها. وظلت هذه الحادثة مقيدة لقيادات الجيش حتى أن ٣ طائرات إسرائيلية اتجهت إلى مطار العريش ولم يتخذ قرار بالتصدى لها خشية أن تكون تابعة لسلاح الجو البريطانى حتى فوجئ من بالمطاربالطائرات تلقى قنابلها فوقهم وإن لم تحدث خسائر فى الأرواح أو المعدات. وفى الوقت نفسه بدأت تتنامى قدرات اليهود الجوية حتى إنه أصبح ما يمتلكونه من طائرات مع نهاية عام ١٩٤٩ تعدت الـ ٢٠٠ طائرة منها ٨٩ طائرة من تشيكوسلوفاكيا بعضها بريطانى المنشأ مثل المقاتلة سبيتفاير، والبعض ألمانى المنشأ مثل الطائرة مسرشميت ١٠٩ وكذلك ما حصلت عليه من السويد، بالإضافة إلى القلاع الطائرة طراز ب -١٧ التى حصلت عليها من الولايات المتحدة الأمريكية، بجانب ناقلات الداكوتا كما أصبح لديهم عدد كبير من الطيارين منهم ١٥٦ طياراً استأجرتهم من أوروبا ممن يمتلكون خبرات قتالية تمرسوا عليها خلال الحرب العالمية الثانية.

فى ظل الهدنات المتلاحقة التى فرضتها الأمم المتحدة على القوات العربية بفلسطين، والتى شهدت ازدياد وصول المتطوعين اليهود من شتى أنحاء العالم وإغداق الأسلحة والعتاد ، وفى المقابل بعد خطوط إمداد القوات العربية، وتضارب مصالح زعمائهم رجحت كفت العصابات اليهودية حتى انتهت الحرب بتوقيع معاهدة رودس فى ٢٤ فبراير ١٩٤٩ التى أضافت لليهود مزيداً من الأرض وسمحت أن تكون الضفة الغربية تحت إشراف الأردن، وغزة تحت الإشراف المصرى.





الخريطة الأولى من اليسار توضح الأراضى التى يمتلكها اليهود قبل عام ١٩٤٧ باللون الداكن .

الخريطة الثانية من اليسار تبين الأراضى الممنوحة لليهود طبقًا لقرار التقسيم الصادر من الأمم المتحدة باللون الداكن.

الخريطة الثالثة من جهة اليسار توضح ما أضيف لليهود بعد توقيع اتفاقية رودس فى فبراير ١٩٤٩ باللون الداكن.

أما الخريطة التى جهة اليمين لفلسطين فعليها أسماء المدن الفلسطينية



شهداء القوات الجوية فى حرب ١٩٤٨

ثالثًا- دور القوات الجوية أثناء العدوان الثلاثي عام ١٩٥٦

كانت حرب ١٩٥٦ مؤامرة حيكت ضد مصر ونظامها الحاكم من قبل ثلاثة أطراف هى إنجلترا وفرنسا وإسرائيل تلاقت مصالحهم وصبت أهدافهم فى اتجاه التخلص من نظام الحكم المصرى، وكانت لكل طرف من هذه الأطراف دوافعه الخفية :

فبريطانيا التى أجْلَتْها حكومة الثورة عن مصر بعد احتلال دام ٧٢ عامًا مع ما كانت تمثله لها منطقة قناة السويس من أهمية استراتيجية. بالإضافة إلى اتجاه مصر للكتلة الشرقية فى تسليحها بدلاً من بريطانيا التى كانت تورد الراكد بمخازنها لمصر فضيعت عليها صفقات تدر عليها عائد مادى.

وفرنسا التى حنقت على مصر بسبب معاونة الحكومة المصرية للثورة الجزائرية حتى أمكنها التحرر من قبضتها وهى التى اعتبرت هذا البلد العربى امتدادًا لها فى إفريقيا . وكذلك تأميم مصر لشركة قناة السويس التى كانت تمتلكها.

وإسرائيل وخوفها من تزايد القوة العسكرية لمصر والتى من شأنها أن تقف حجر عثرة أمام أطماعها فى المنطقة إن لم تعمل على إزالتها من الوجود وإعادة الأراضى لأصحابها العرب.

وبعد أن توافرت الدواعى الخفية للأطراف الثلاثة للعدوان بقى البحث عن دوافع معلنة والتى يمكن بها تبرير العدوان أمام الرأى العام العالمى.

فكان السيناريو المحكم المعد كالتالى :

● تفتتح إسرائيل المسرحية بهجوم محدود ومفاجئ أقرب ما يكون لقناة السويس.

● تهب مصر بالدخول إلى سيناء للقيام بعمل عسكرى مضاد.

● تسرع القوات البريطانية الفرنسية لنجدة "الشاة" الإسرائيلية من براثن "الذئب " المصرى.

فيتم احتلال قناة السويس لحماية الملاحة الدولية، فتتحصر القوات المسلحة فى سيناء حيث يتم القضاء عليها، وتصبح القناة غنيمة بريطانية فرنسية، وتصبح سيناء غنيمة إسرائيلية، وبذلك تنتهى القوات المسلحة المصرية وينهار الحكم القائم فى مصر.

أما قوة مصر الجوية خلال تلك الفترة نجد إنها كانت قد وقعت لتوها فى منتصف عام ١٩٥٥ صفقة السلاح التشيكية الكبيرة وكان كل مالديها عبارة عن ٦٠ مقاتلة نفاثة بريطانية من طراز ميتور وفامباير واستطاع طياروها أن يتموا تدريباتهم فى وقت قياسى على سربين أحدهما ميج ١٥، والآخر ميج ١٧ إلى جانب سربين آخرين من القاذفة أليوشن ٢٨.

فى حين أن إسرائيل كانت تمتلك عددًا كبيرًا من الطائرات كما ذكر من قبل دعمتها بالأورجان الفرنسية منذ نهاية عام ١٩٥٤ واستعانت لتلك العمليات بطائرات مستير فرنسية وقدم إليها ٦٠ طيارًا فرنسيًا فى ملابس مدنية.

وبدأت العمليات طبقًا لخطةالعدوان مساء يوم ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ بإسقاط عدد ٣٩٥ من المظليين الإسرائيلين المسلحين بأسلحة خفيفة شرق ممر متلا وعلى بعد حوالى ٤٥ كم شرق قناة السويس بما يثير الحيرة لعدم تشكيله أى تهديد.

ومنذ صباح اليوم التالى ٣٠ أكتوبر بدأت مقاتلات الميج ١٥ المصرية فى التعامل مع قوة المظلات الإسرائيلية والتى رغم انتشارها لحقت بها خسائر مؤثرة

جعلت قائدها يطلب معاونة الطيران. وفى ظهيرة هذا اليوم حاولت عشر مقاتلات مستير إسرائيلية مهاجمة قاعدة كبريت الجوية فتصدت لها ٧ مقاتلات ميج ١٥ مصرية فتمكنت من إسقاط طائرتين منها فى حين فقدنا طائرة واحدة. واستمر نشاط المقاتلات المصرية فى سيناء حيث هاجمت قوة برية إسرائيلية جاءت لدعم قوة المظلات، وأثناء قصف مقاتلات الفامباير المصرية لقوة المظلات الإسرائيلية بممر متلا تعرضت لأعداد من المستير الإسرائيلية التى تفوقها كفاءة فخسرت مصر ثلاثًا من مقاتلاتها الأربع المهاجمة للقوة البرية الإسرائيلية، لذلك اتخذ قرار اشتراك الفامبير تحت حراسة الميج ١٧ مما نتج عنه وقوع المستير فى شرك غطاء الميج فارتفعت خسائر المستير رغم حداثة طيارى الميج ١٧، وقد لوحظ كثافة أعداد المستير مما كان دليلاً على اشتراك الفرنسين فى تلك العمليات الجوية.

ومع ذلك فخلال تلك الليلة ٣١/٣٠ أكتوبر قامت القاذفات المصرية طراز اليوشن ٢٨ بقصف الأهداف داخل إسرائيل عند منطقة العوجة ومطارات عكير، ورامات ديفيد، وكاستينا.. استمر الهجوم طول الليل مما سبب خسائر دلت عليها ارتفاع ألسنة النيران الناجمة عن القصف.

وطبقًا للخطة فقد كان من المقرر أن تدخل بريطانيا وفرنسا صباح يوم ٣١ أكتوبر ولكنهما أبلغتا إسرائيل بالتأجيل لمدة ٢٤ ساعة مما كانت تلك الفترة وبالاً على إسرائيل فى تكبدها لمزيد من الخسائر على أيدى القوات الجوية المصرية مما أصاب بن جوريون بالهم وكان على وشك اتخاذ قرار بالانسحاب من هذا التآلف وسحب ما بقى من أفراد قوته من سيناء لولا تدخل ديان ومنعه من اتخاذ هذا القرار.

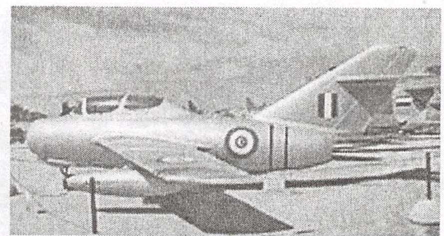
أما بريطانيا وفرنسا فكانت قوتهما الجوية التى أعداها للهجوم على مصر والتى انطلقت من جزر قريبة من سواحل مصر مثل قبرص ومالطة بالإضافة إلى أسطح خمس حاملات طائرات بريطانية واثنتين فرنسيتين تشمل ثلاثين سربًا

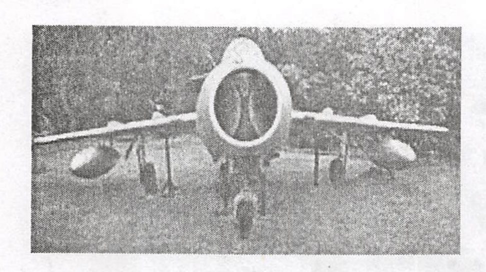
من المقاتلات والمقاتلات القاذفة، وتسعة عشر سربًا من القاذفات بالإضافة إلى أسراب النقل والمهام الجوية الأخرى.

وبدأ العدوان البريطانى الفرنسى على مصر مساء يوم ٣١ أكتوبر بغارات جوية متتالية على القواعد الجوية المصرية بواسطة القاذفات الليلية مستخدمة قنابل زمنية. وطبقًا للاستراتيجية البريطانية المعروفة بدأت المقاتلات والمقاتلات القاذفة البريطانية والفرنسية فى اكتساح القواعد الجوية المصرية فى صباح اليوم التالى الأول من نوفمبر، وكان التفوق العددى لتلك الطائرات واضحًا وله أثره فى قرار مصر بإخراج المقاتلات المصرية من المعركة غير المتكافئة حرصًا على أرواح الطيارين الذين سيصعب تعويضهم لمدة طويلة، وبذلك تم تفويت الفرصة على العدو بتدمير سلاح الجو المصرى فالطائرات يمكن تعويضها ولكن الطيارين يصعب تعويضهم مع قلة عددهم فى الأساس.

وفى النهاية صدر القرار الدولى بضرورة سحب الأطراف الثلاثة قواتهم من الأراضى المصرية وهوالقرار الذى دعمته الولايات المتحدة لاتخاذ تلك الأطراف قرارها الهجوم على مصر من خلف ظهر الحليف الأمريكى.

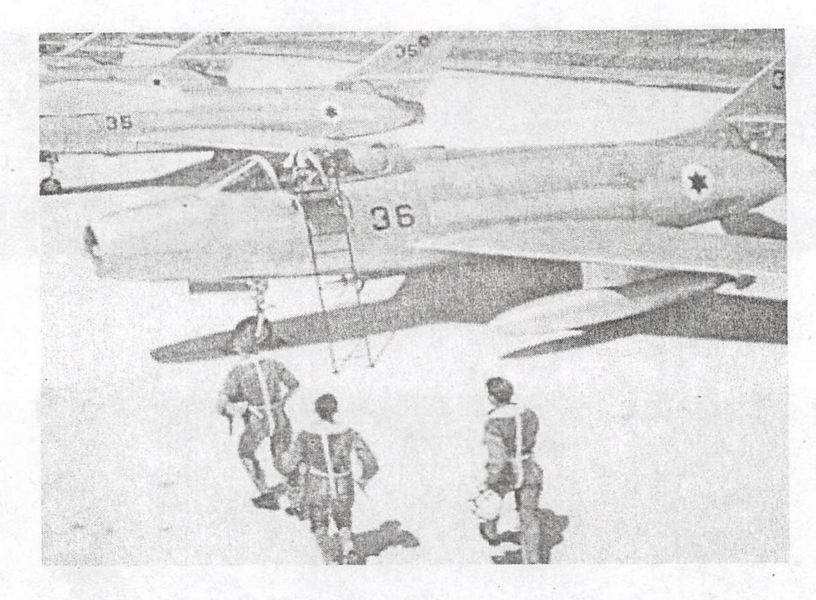
* * *



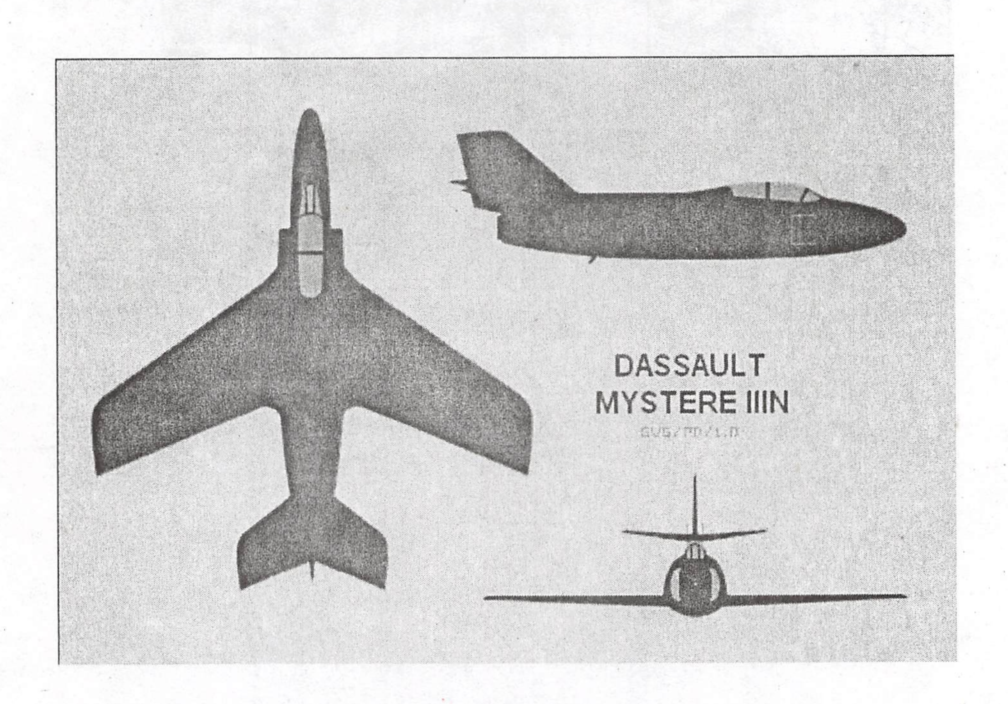


الميج ١٥

أليوشن-٢٨



الميستير الإسرائيلية



رابعاً - دور القوات الجوية فى يونيو ١٩٦٧(٤)

عوضت دول الكتلة الشرقية مصر عما فقدته من سلاحها الجوى بعد عدوان ١٩٥٦، واستكملت صفقاتها التى كانت مبرمة معها، ودرب التشيك الأطقم المصرية على الاستخدام الرادارى وحصلت مصر على خمس محطات رادارية للإنذار وتوجيه المقاتلات الاعتراضية فى الجو كنواة لنظام الدفاع الجوى المصرى الذى تولى قيادته كل من اللواء طيار أحمد على لبيب والفريق عبد المنعم رياض قائد مدفعية الـ م/ ط، وتم توزيع هذه المحطات لتغطى شمال مصر، وشمالها الشرقى، وشمالها الغربى، والقاهرة والدلتا، ومصر الوسطى. وعند زيارة قائد الدفاع الجوى التشيكى لنظيره المصرى عام ١٩٥٧ أبدى تأكيده لفاعلية الخطة المصرية.

وبجانب خطة إعادة التسليح التى تبنت القيادة المصرية خطة للتصنيع الحربى شملت:

● تصنيع الطائرة المصرية المقاتلة النفاثة القاهرة ٣٠٠ التى وضعت مصر سادس دولة فى العالم فى إنتاج طائرة تتعدى سرعتها أكثر من ضعفى سرعة الصوت بمعاونة فنيين من ألمانيا والنمسا، ثم الهند وتمت تجربتها بنجاح منتصف عام ١٩٦٦.

---

(٤) كتاب (القوة الثالثة) اللواء طيار أركان حرب على أحمد لبيب، الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٤.

● إنتاج ثلاثة طرز من الصواريخ أرض أرض بعاونة تكنولوجيا ألمانية وهى:

الظافر : برأس تحمل ألف رطل من المتفجرات لمدى ٢٣٥ ميلاً.

القاهر : برأس تحمل ألف رطل من المتفجرات لمدى ٣٧٥ ميلاً.

الرائد : برأس تحمل طناً من المتفجرات لمدى ٤٤٠ ميلاً.

وكان ينقصها لبدء التجارب أجهزة التوجيه.

● إنتاج صاروخ جو / جو تمت تجربته بنجاح أوائل عام ١٩٦٦.

وفى أوائل عام ١٩٦٧ كانت مصر تمتلك :

- ١٠٠ مقاتلة قاذفة من طرازى ميج ١٥ و ١٧ .
- ١٤٤ مقاتلة اعتراضية طراز ميج ٢١.
- ٤٠ مقاتلة جميع الأجواء طراز ميج ١٩.
- ٣٦ مقاتلة قاذفة طراز سوخوى ٧.
- ٤٠ قاذفة خفيفة طراز اليوشن ٢٨.
- ٣٠ قاذفة متوسطة طراز تى - يو ١٦.

ومما سبق يتضح أن الإستراتيجية الجوية المصرية كانت مبنية على الدفاع الفعال عن سماء مصر، وليس على الهجوم والعدوان يفهم ذلك من نوعية الطائرات وأعداد كل نوع.

فى حين أن الانتداب البريطانى على فلسطين قد ترك لإسرائيل قواعد جوية حديثة التجهيز لم يتطلب الأمر منهم سوى جهد بسيط لجعلها صالحة لعمليات النفاثات الحديثة.

فإلى جانب القواعد الرئيسية فى رامات ديفيد، وهاتزر، وعكرون، واللد نجد إنها أنشأت أعداد كبيرة من المطارات الأصغر الصالحة لهذه النوعيات الحديثة من الطائرات كما أقامت ممرات احتياطية للطوارئ مما يحتمل أن يصل

مجموع القواعد والمطارات وأراضى النزول الصالحة إلى أكثر من خمس وخمسين.

اعتمدت إسرائيل على فرنسا فى إعادة قواتها الجوية مستغلة عداءهما المشترك نحو العرب، ووافقت فرنسا على تزويد إسرائيل بدءًا من عام ١٩٥٦ بطائرات ميستير حديثة لم يكن قد مضى على استخدام الجيش الفرنسى لها أكثر من عامين، وفى عام ١٩٥٧ زودت فرنسا إسرائيل بالقاذفة المقاتلة فوتورا والتى يبلغ مداها ٢٥٠٠ كم وهو ما يناسب أطماع إسرائيل فى الوصول إلى عمق مصر، وكانت أيضًا طائرة حديثة باعتها فرنسا لإسرائيل رغم مرور أقل من عامين على استخدام الجيش الفرنسى لها.

حاولت إسرائيل عام ١٩٦٠ اختلاق مبررات للاعتداء على سوريا، ثم الأردن فاختلقت نزاعًا حول زيادة حصتها فى مياه نهر الأردن وحشدت قواتها على الحدود السورية لإثبات وجودها وإحراز نصر تحصل به وضع أكبر من حجمها فما كان من عبد الناصر إلا أن حشد ٣ فرق إحداها مدرعة بسيناء مما أصاب إسرائيل بالذعر وسحبت قواتها من الحدود السورية وبالتالى سحب عبد الناصر قواته من سيناء إلى مواقعها الأصلية على الضفة الغربية من القناة.

وبذلك استطاعت مصر إفساد محاولة إسرائيل العدوانية، وإفشالها وردعها فقد كانت إسرائيل تخشى سلاح الجو المصرى، الذى ذاقت ضرباته الموجعة عامى ١٩٤٨ و١٩٥٦ على الرغم من استعانتها بطيارين محترفين من الخارج.

وإذا راجعنا قوة إسرائيل الجوية عام ١٩٦٥ نجد أنها كانت تتألف من:

- ٦ أسراب ميراج ٣جى سى قوامها ٧٢ طائرة (أضيفت إليها قبل عمليات ١٩٦٧ عدد ٢٠ طائرة) ليصبح عددها الإجمالى ٩٢ طائرة.
- ٦ أسراب ميستسر ٤ إيه قوامها ٧٢ طائرة.
- ٤ أسراب سوبر ميستير ٢ إيه قوامها ٤٨ طائرة.

- ٥ أسراب فوجا ماجيستر قوامها ٦٠ طائرة.
- ٥ أسراب أواجان قوامها ٥٥ طائرة.
- ٢ سرب فوتور قوامها ٢٤ طائرة.

وقد خصص لكل طائرة ٣ طيارين كى تضاعف من قدرة سلاحها الجوى ثلاثة أضعاف.

وبعد أن بنت إسرائيل قوتها الجوية بدأت فى بناء إستراتيجيتها الجوية على توجيه ضربة أولى مفاجئة لطيران الخصم يتحقق بها إخراج القوة الجوية المعادية من المعركة قبل بدأها وبذلك تسلم من تهديدها المدمر.

ولم تقتنع إسرائيل بالتجربة التى نفذتها بريطانيا ضد مصر فى عدوانها عام ١٩٥٦ بتطبيق الاستراتيجية التقليدية، والتى بدأت بمرحلة تمهيدية أو تحضيرية استخدمت فيها قاذفاتها الليلية لضرب القواعد الجوية المصرية، ثم تليها مرحلة اكتساح بالقاذفات المقاتلة للطائرات المصرية على الأرض لاقتناعها بعدم فاعلية القدف الليلى والذى لم يؤثر عام ١٩٥٦ على القاذفات المصرية التى ظلت تغير على الأهداف الإسرائيلية طول تلك الليلة. كما أن قذف القواعد الجوية المصرية ليلاً كان إعلانًا واضحًا عن الهجوم التالى.

وفى تتبع إسرائيل لتجارب الضربة المسبقة فى تاريخ الحروب تبين:

أنه فى الساعة السابعة و٥٥ دقيقة، من صباح ٧ ديسمبر عام ١٩٤١ تقدم خلسة نحو بيرل هاربور أسطول يابانى مختلط من ضمن قطعه البحرية ٦ حاملات طائرات لينهى رحلة بحرية استغرقت ١٢ يومًا دون أن تكتشف لتبدأ اليابان هجومًا مفاجئًا على القواعد الأمريكية استغرق ٩٥ دقيقة فى موجتين متتاليتين قوام كل منهما ١٥٠ طائرة ألحقت خسائر فادحة قدرت بـ ٨٠ قطعة بحرية أمريكية من أنواع مختلفة منها ٥ مدمرات ضخمة، وتدمير ٣٤٧ طائرة مختلفة كانت مستقرة على أرض ٤ قواعد جوية أمريكية.

وفى تجربة أخرى تبين إنه فى الساعة ٧,٤٥ صباح الأول من يناير عام ١٩٤٥ أقلعت تشكيلات من الطائرات الألمانية من طرازى فوك وولف، ومسرشميت كان قد تم تجميعها من أكثر من ٢٠ مطارًا قبل غروب اليوم السابق، مكونة من ثلاث مجموعات كل منها مشكلة من ثلثمائة طائرة تقودها طائرة من طراز يونكر ١٨٨ نحو مجموعة من الأهداف المحددة لها، وفى تمام الثامنة والنصف من صباح هذا اليوم تحولت طائرات الحلفاء الرابضة على أرض ما يقرب من أرض ٢٧ قاعدة جوية منتشرة من بروكسل إلى أيندهوفن إلى أكوام من الركام. ومن أجل توفير أكبر قدر من السرية لتلك العملية تم إيقاظ الطيارين الذين أجبروا على الذهاب إلى مخادعهم فى ساعة مبكرة من ليلة العملية تم إيقاظهم فى الخامسة فجرًا للتوجه إلى غرف التلقين وتسلم كل منهم خريطة تفصيلية عليها قواعد الحلفاء كما صورتها طائرات من طراز مسر شميت من قبل، وعلى الخريطة كانت التعليمات الخاصة بطريقة عودتهم وكافة البيانات الخاصة بالرحلة، وقد نجحت الضربة الجوية الألمانية فى إجهاض القوة الجوية للحلفاء وجعلها فى حالة شلل تام لمدة زادت عن الأسبوع حتى تم الاستعاضة بطائرات أخرى.

وقد اجتمعت التجربتان الألمانية واليابانية على أمر واحد وهو توحيد الضربة الجوية المفاجئة وعدم تجزئتها حتى يتحقق لها الغرض وهو إجهاض قوات العدو الجوية على عكس الطريقة التقليدية البريطانية، كما تميزت كلا الخطتين بالمفاجأة سواء بالالتفاف من طرق غير متوقعة أو بالطيران المنخفض. وعلى ذلك فقد قررت إسرائيل قيامها بعمل ضد مصر تحرمها من خلاله من تلك القوة الجوية التى تمثل التهديد الأساسى المقيد للحركة الصهيونية.

وبنت إسرائيل خطتها فى الهجوم على المطارات المصرية لتدمير القوة الجوية لمصر على الأرض قبل أن تقلع وتمثل خطرًا وتهديدًا كبيرًا أن يكون الهجوم على شكل ضربة مفاجأة للقواعد الجوية لمصرية فى التوقيت نفسه ليكون لها الأثر

المباشر والحاكم للمعركة، وكان من الضرورى أن يكون لهذه الضربة أثر ممتد بحيث يعوق الطرف الآخر عن سرعة القيام بعمل جوى مضاد. واقتضى ذلك ضرب نقطة حيوية داخل القاعدة الجوية يستمر معه الأثر لفترة طويلة من الزمن مما يترتب عليه تعطيل ممرات الإقلاع التى متى تحققت إصابتها فلن يتسنى لأية طائرة بهذه القاعدة ترك الأرض، وقد أثبتت صور أقمار التجسس الأمريكية أن غالبية القواعد الجوية المصرية متقاطعة مما يخلق نقطة حيوية ممتازة هى نقطة تقاطع الممرات، وفى حالة الممرات الفردية كان منتصف الممر هو النقطة الحيوية المختارة للهجوم.

ورأت إسرائيل أن تسلسل العملية يسير كالآتى:

- قذف الممرات فى القواعد الجوية بهجوم افتتاحى مفاجئ.
- تليه مباشرة موجات متتالية من اكتساح الطائرات على الأرض ثم أى أهداف أخرى كالدفاعات ومحطات الرادار، ومخازن الأسلحة والوقود تستخدم فيها الطائرات المهاجمة المقذوفات الموجهة والصواريخ جو/ أرض ومدافع الطائرات ورشاشاتها.

فاشتركت الأورجان والفوتور فى عمليات القذف تحت حراسة الميراج التى دخلت عقب القذف لاكتساح الطائرات المصرية.

ولتبرير إسرائيل لهذه الضربة المخططة فقد أثبتت لها تجربة عام ١٩٦٠ عدم تردد مصر من دفع قواتها داخل سيناء لردع إسرائيل عن مهاجمة سوريا، وعلى ذلك رأت إسرائيل لو أنها خلقت موقفًا مشابهًا بتهديد جديد ضد سوريا فمن المتوقع أن تقوم مصر فى هذه المرة أيضًا بدفع قوات أكبر داخل سيناء لتتناسب وقوة إسرائيل التى تزايدت خلال السنوات السبعة الماضية عما كانت عليه عام ١٩٦٠. وسوف تظهر مصر عندئذ مع الدعاية المناسبة فى وضع تهديد خطير لأمن إسرائيل وإفنائها من الوجود.

وبالتالى تكون الضربة الجوية التى تفاجئ بها إسرائيل مصر مبررة تمامًا حيث تشكل دفاعًا عن النفس.

ويبقى تبرير الخطوة الإسرائيلية ضد سوريا، والتى يستفز بها مصر فكانت مهاجمة القيادات الفلسطينية بدمشق لوقف التيار التخريبى من وجهة نظرها الذى تمارسه عصابات عرب فلسطين من سوريا. وهكذا بدأت إسرائيل الإعلان بما يفيد حشد قواتها قرب الحدود السورية لكى يمكنها الوصول إلى دمشق لكى توصد باب منظمة التحرير لينتهى أمر المقاومة الفلسطينية - واتضح فيما بعد أن هذا الحشد لم يكن موجودًا - ثم بدأت تؤكد على عزمها العدوان بمناوشات استفزازية محدودة بالمدفعية، وفى ٧ إبريل اختلقت وضعًا استفزازيًا بطائراتها الميراج فوق سماء دمشق مما أدى إلى اشتبك جوى بالميج السورية عززته إسرائيل بصورة مفاجئة بعدد أكبر من الطائرات فكان لها التفوق العددى على الطائرات السورية وتوقع بها خسائر كبيرة.

وإزاء التحرشات العدوانية الإسرائيلية المتكررة وأمام التهديدات الإسرائيلية بالإعلات عن القوات المحتشدة قرب الحدود السورية قامت مصر بتحريك قواتها إلى داخل سيناء فى شكل مظاهرة مكشوفة قصدت منها الإنذار مثلما فعلت عام ١٩٦٠ بهدف ردع إسرائيل.

ولعل أخذ مصر بمشورة موسكو بتكرار التصرف الرادع مثلما فعلت عام ٦٠ تكمن دوافع تدعو للشك والريبه فى موقف الروس.. وإمعانًا فى إعطاء الردع قوة أكبر حجمًا ومظهرًا أكثر تاثيرًا قامت مصر بطلب سحب قوات الطوارئ الدولية على حدودها، وقام يوثانت سكرتير الأمم المتحده بناء على مشورة مساعده رالف يونش بسحب قوات الطوارئ كلية دون اتباع الإجراءات الروتينية التى تقتضى بأخذ رأى الدول الأعضاء بمجلس الأمن.. وهنا أيضا تكمن دوافع تدعو للشك والريبة، وإذ أضفنا إلى ما سبق تلك المكالمة التليفونية المهمة والعاجلة فى الثالثة من صباح يوم الخامس من يونيو ينصح فيها السفير السوفيتى بعدم بدء مصر بإطلاق النيران على إسرائيل.. كما لم تنذر قوات الأسطول السوفيتى بالبحر

المتوسط براداراتها القادرة على اكتشاف أى هجوم ذرى أمريكى الهجوم الجوى على مصر.

وزاد الطينة بلة أن القوات المصريه التى تم دفعها كانت بها نسبة عالية من جنود الاحتياط غير كاملة التدريب وغير مستوعبة لأنواع التسليح الحديثة.. فهل كانت المشورة السوفيتية تهدف إلى تدمير القوات المسلحة المصرية لتعاود مصر شراء أسلحة تعويضية تزيد من حجم ديونها وبالتالى من سيطرة موسكو عليها؟

مهدت إسرائيل لعدوانها على مصر عام ٦٧ بتحرك دبلوماسى قام به وزير خارجيتها آبا ايبان فى شهر مايو لكسب العطف الدولى وضمان معاونة شريك قوى ممثلا بدوله عظمى إزاء ما تقوم به مصر من حشد قواتها استعدادًا بالهجوم عليها، وكانت بداية الرحله فى بون حيث واجهته الدبلوماسية الألمانية بحاله من الجمود وعدم التجاوب بحجة أن ليس لألمانيا الغربية مقعد فى الأمم المتحدة.

وكانت المحطة الثانية فى لندن التى طلبت تأجيل الرأى البريطانى لحين التشاور مع الولايات المتحدة وبعض الدول الأخرى وهكذا خاب الأمل الثانى.

وكانت المحطة الثالثة فى باريس حيث كانت الصدمة أعنف؛ حيث رأت فرنسا أن العدوان على مصر ليس له ما يبرره ولم يبق أمام إسرائيل إلا المحطة الأخيرة وهى الولايات المتحدة الأمريكية.

وجاء تعليق الولايات المتحدة أيضًا مخيبًا لآمال إسرائيل، إذ قرروا أن معلومات البنتاجون تنفى وجود نوايا عدوانية من جانب مصر، إذ أن توزيع قواتها فى سيناء فى شكل دفاعى، وقد شمل الرد الأمريكى اقتراحات سلمية أو شبه سلمية تدور حول محاولة دولية لاختراق الحصار المصرى للمضايق، وهى الاقتراحات التى لقيت رفض إسرائيل؛ لأنها لا تحقق لها أهدافها الخفية من تحقيق مكاسب إقليمية.

وحتى لا يعود آبا إيبان خالى الوفاض من زيارته الغربية طلب أن تقوم الولايات المتحدة على الأقل بضمان عدم تدخل الاتحاد السوفيتى ضد العدوان على مصر، وحصلت إسرائيل على هذا الضمان الذى يكفى لتحقيقه القليل من تحركات الأسطول السادس الأمريكى فى البحر المتوسط إلى جهة الشرق.

أحداث العدوان

كانت قد تحددت الساعة التاسعة من صباح الخامس من يونيو ١٩٦٧ لزيارة تفتيشية يقوم بها القائد العام للقوات المسلحة المصرية المشير عبد الحكيم عامر ليتواجد فى مطار الوصول فى قلب سيناء كافة القيادات وأجهزة الاعلام.

كانت ساعة الصفر قد حددتها إسرائيل طبقًا للتصرفات المصرية لتكون فى تمام الثامنة و٢٥ دقيقة بتوقيت القاهرة، مما يجعل طائرات الموجة الافتتاحية للهجوم الجوى الإسرائيلى فوق أهدافها المصرية فى الوقت نفسه الذى تكون فيه القيادات المصرية معلقة فى الجو بعيدًا عن مواقع قياداتهم، كما أن اتجاه الهجوم جاء من الشمال الغربى كى يضيف إلى عامل المفاجأة عامل البلبلة التى يثيرها الشك من احتمال اشتراك قوات أمريكية موجهة من الأسطول الأمريكى بالبحر المتوسط.

وفى الثامنة صباح الخامس من يونيو(٥) أقلعت من قاعدة الماظة الجوية طائرة اليوشن١٤ وعليها السيد حسين الشافعي نائب رئيس الجمهورية ومعه وفد برئاسة رئيس الوزراء العراقي لزيارة الجبهة المصرية والالتقاء بالطيارين وهبطت فى قاعدة فايد الجوية قبل الهجوم الجوي الإسرائيلي بدقائق، وأعقبها بدقائق إقلاع طائرة أخرى عليها المشير عبدالحكيم عامر القائد العام ووزير الحربية، وقائد القوات الجوية، وعدد من القادة وكان مقرر هبوط هذه الطائرة فى مطار "بير تمادا" فى وسط سيناء لزيارة وتفقد المواقع المصرية فى سيناء، وكان فى انتظار هذه الطائرة ٢٨ قائدًا وضابطًا من رتبة العميد حتى رتبة الفريق

---

(٥) كتاب صراع فى السماء – للواء طيار أركان حرب محمد زكى عكاشة – ٢٠١٩.

أول بعيدًا عن وحداتهم ومراكز قيادتهم وفى أثناء وجود هذه الطائرة فى الجو وقبل عبور القناة وقع الهجوم الجوي الإسرائيلي فعادت وهبطت مرة أخرى فى مطار القاهره الدولى..

وفى صباح نفس اليوم كانت التشكيلات والوحدات الجوية المصرية قد أتمت تنفيذ مخططها النمطي الذي كانت تنفذه فى الأيام السابقة للخامس من يونيو. وبدأ الاسترخاء بعد نزول الطيارين والطائرات من المظلات الجوية اليومية التي كانت تبدأ عند أول ضوء وتنتهي بعد ساعتين منه. وقد قدرت إسرائيل هذا الأسلوب النمطي واستغلته أحسن استغلال فى تحديد موعد الضربة الجوية، إضافة إلى أن المدفعية المضادة للطائرات المتمركزة فى كافة القواعد والمطارات الجوية لحمايتها المباشرة كانت كلها مقيدة تأمينًا لطائرة المشير عبد الحكيم عامر المتجهة من ألماظة إلى بيرتمادا فى سيناء وبعض الطائرات الأخرى.

"فى الساعة ٨:١٥ صباح الخامس من يونيو بدأ إقلاع طائرات القوات الجوية الإسرائيلية من مطارات إسرائيل متجهة غربًا فوق البحر المتوسط على ارتفاع منخفض جدًا (٥٠ مترًا فوق سطح البحر) ولم يبق فى إسرائيل سوى اثنتى عشرة طائرة للحماية، ثمانى منها فى مظلات جوية وأربع على الأرض فى حالات الاستعداد الأولى - كانت إسرائيل تقامر على أن تكسب أو تخسر كل شىء ولكنها كانت مخاطرة محسوبة بدقة.

ثم انقسمت الطائرات المتجهة غربًا إلى ثلاث مجموعات:

المجموعة الأولى

وقد انفصلت هذه الطائرات عن التشكيل أمام سواحل شرق سيناء، وبدأت هجومها ضد مطارات سيناء فيما بين الساعة ٨:٤٢ - ٩:٠٢ صباحًا.

المجموعة الثانية

وقد انفصلت هذه الطائرات عن التشكيل أمام سواحل غرب سيناء عند منطقة رمانة وبدأت هجومها ضد مطارات القناة فيما بين الساعة ٨:٤٨ - ٩:٠٥ صباحًا.

المجموعة الثالثة

وقد دخلت الأراضى المصرية من الساحل فى المنطقة بين بورسعيد ودمياط وبدأت هجومها ضد مطارات وادى النيل فيما بين الساعة ٨:٥٥ - ٩:١٠ صباحًا.

وقد استطاعت إسرائيل أن تحقق أهدافها بضربتها الجوية المفاجئة[٦] والتى تقدر نتائجها بتدمير ٢٧٢ طائرة على الأرض بجانب تدمير ممرات ١٠ قواعد رئيسية. فى حين كانت القيادة المصرية قد بنت حسابتها على أن القوات الجوية إذا تلقت الضربة الجوية الأولى فإن تأثيرها لن يتعدى نسبة خسائر قدرها ٢٠ ٪ فقط.

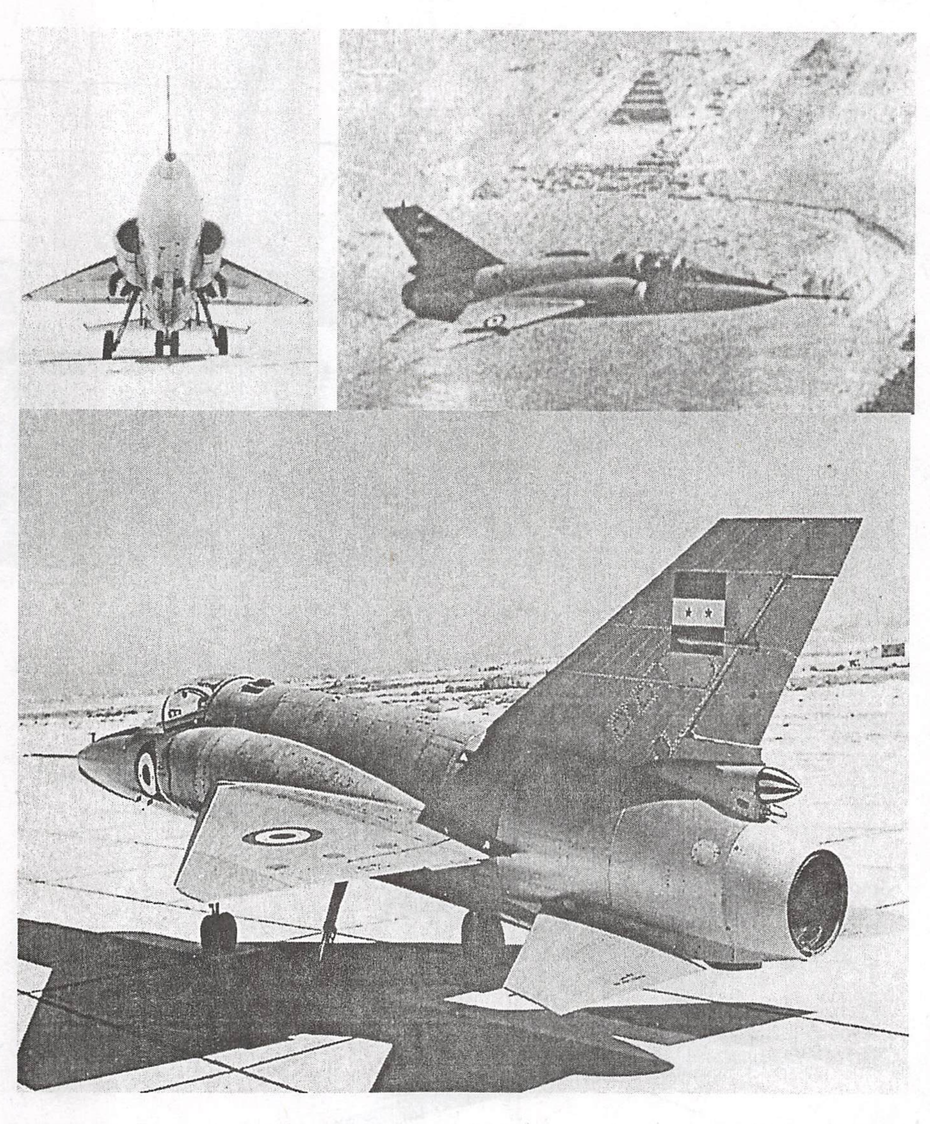
رغم عنف الضربة الجوية الإسرائيلية وتأثيرها الفعال على موقف القوات الجوية المصرية فإن طياري مصر وبدافع من وطنيتهم، وبمبادرات فردية، وبعيدًا عن قواعد القتال المتعارف عليها، حاولوا القيام بأي عمل يمكن أن يفشل هذه الضربة أو يكسر حدة هذا الهجوم[٧]، وقد أشرنا إلى إقلاع بعض الطيارين بطائرات من فوق بقايا ممرات مدمرة أو الإقلاع فى أثناء الهجوم على المطار أو فى التصدي لطائرات تتفوق عليها عددًا ونوعًا. فضلاً عن الإرهاق النفسي والجسدي والظروف الإدارية السيئة المحيطة التي تمت فيها هذه الطلعات.

لكن مع حجم الهزيمة وثقلها ضاعت هذه البطولات فى زوايا النسيان وحسبنا أن عشرين طيارًا مصريًا استشهدوا فى الجو وحتى الوحيد الذي استشهد على الأرض كان داخل طائرته فى مطار... فى حالة الاستعداد الأولى. نالوا جميعًا شرف الشهادة فى سبيل الله ومن بقى من الطيارين المصريين فقد نال شرف الجهاد.

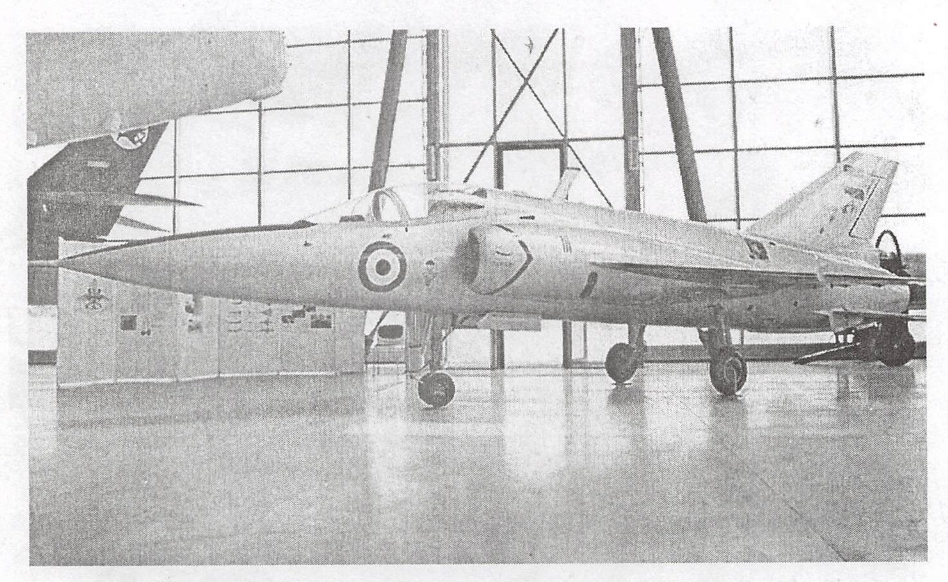
---

(٦) كتاب (القوة الثالثة) اللواء طيار أركان حرب على أحمد لبيب، الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٤.
(٧) كتاب صراع فى السماء - للواء طيار أركان حرب محمد زكى عكاشة - ٢٠٠٩.

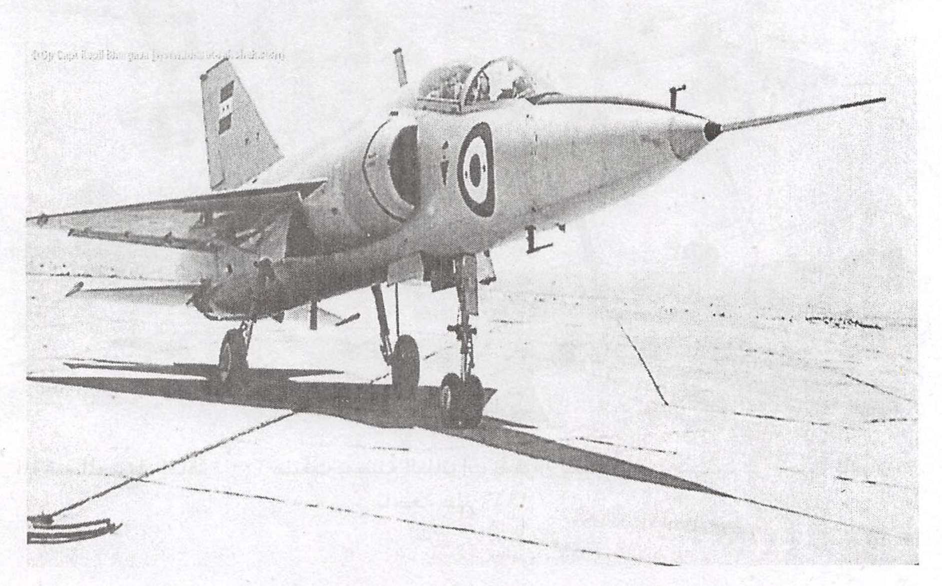
ولم يقف دور الطيار المصري عند الخامس من يونيو، بل استمر طول أيام المعركة، وهو وإن كان جهدًا لا يغير فى سير المعركة ولم يؤثر فى نتيجتها، إلا أن كل الأوامر التي صدرت من قيادة القوات الجوية تم تنفيذها دون تردد رغم معرفة الطيارين بكافة المعوقات والظروف الصعبة التي كانوا يؤدون فيها هذه الطلعات. ففي مساء الخامس من يونيو٦٧ وبعد أن استردت قيادة القوات الجوية بعضًا من وعيها تم سحب الطيارين من مطارات سيناء إلى منطقة القناة ومطار القاهرة الدولي. وانفرط عقد التشكيلات والأسراب وأصبح الطيارون يعملون فى مجموعات قتالية تم تكليفها بمهام قتالية تنفذ بما تبقى من طائرات.



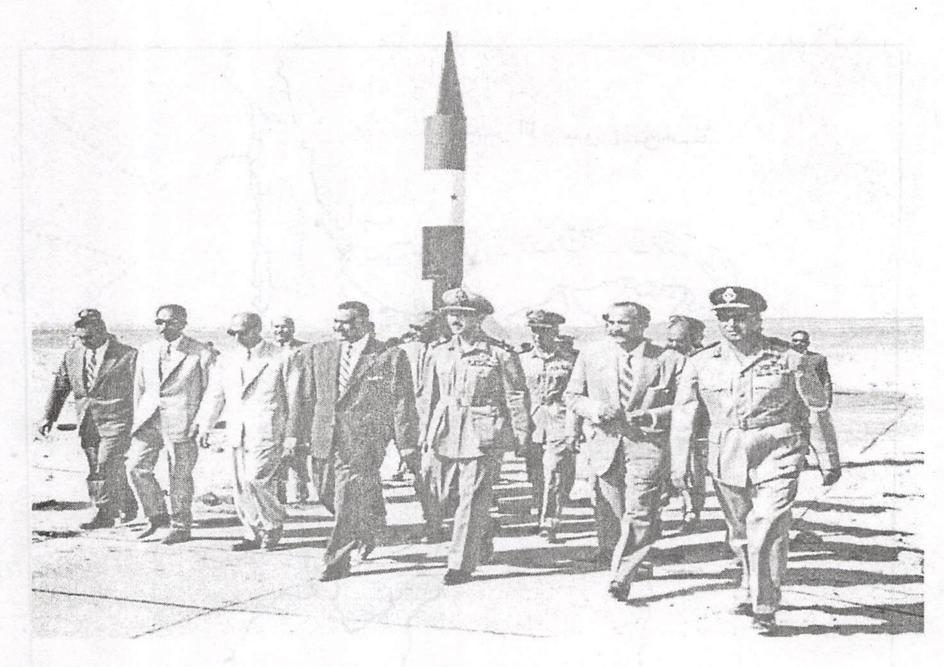
المقاتلة المصرية القاهرة ٣٠٠ صنعت بمصنع الطائرات بحلوان بخبرة ألمانية وحلقت فى تجربة طيران ناجحة عام ١٩٦٦



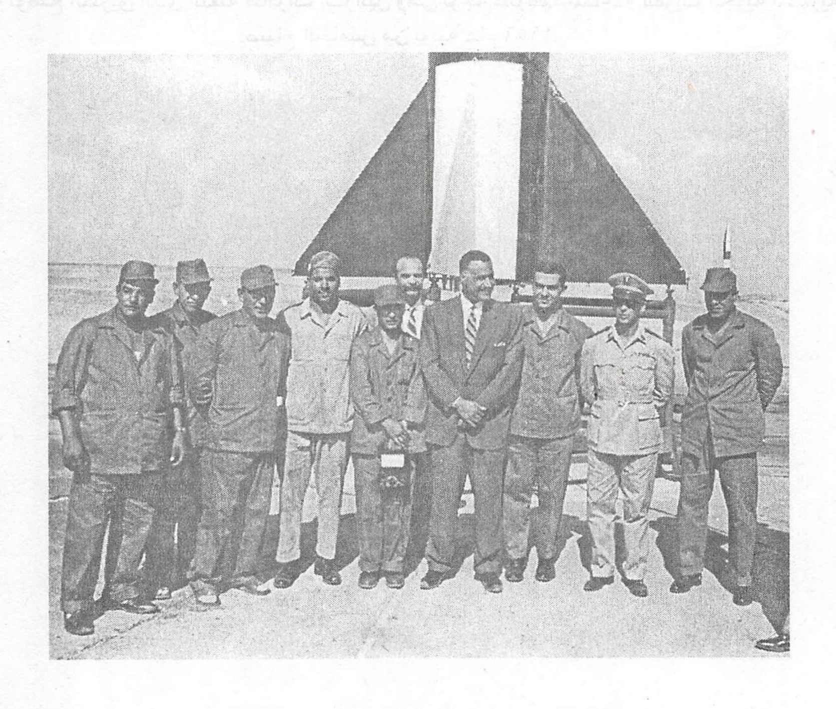
المقاتلة المصرية القاهرة ٣٠٠ فى معرض الطيران بمتحف برلين بألمانيا

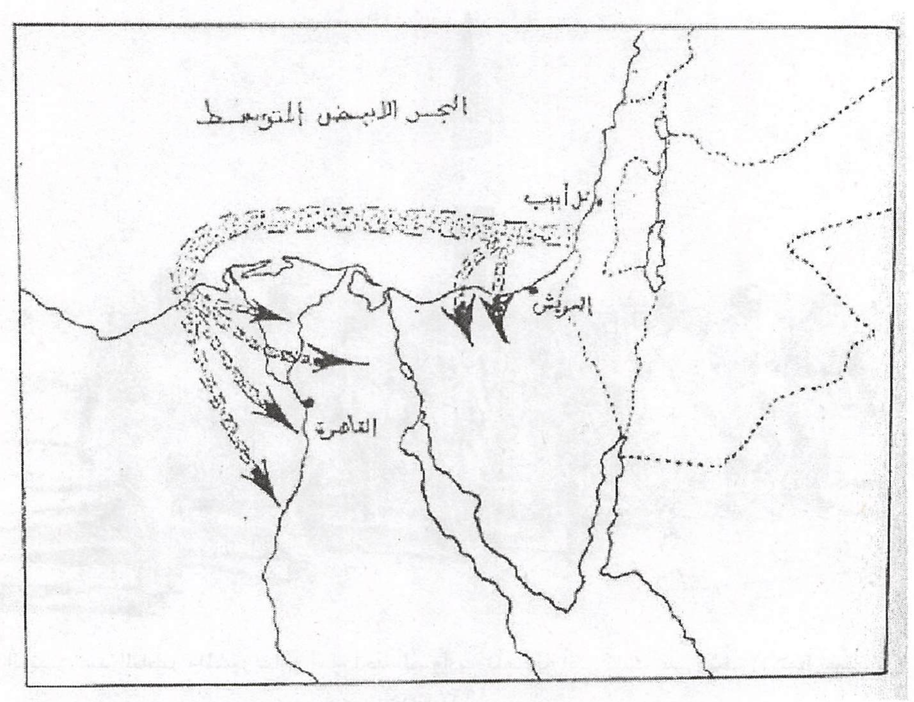


المقاتلة القاهرة ٣٠٠ تقف فى شموخ مستعدة للإقلاع فى منتصف عام ١٩٦٦



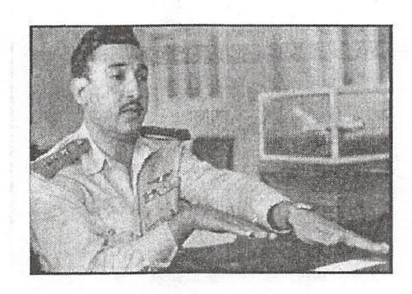
الرئيس عبد الناصر والمشير عامر أمام أحد الصواريخ المصرية التى كانت على وشك الاكتمال قبيل حرب ١٩٦٧





لوحة توضح الطريق الذى اتبعته طائرات إسرائيل وهى توجه ضربتها المفاجئة للقوات الجوية المصرية
صباح الخامس من يونيه عام ١٩٥٦

جانب من طيارينا الشهداء فى حرب الخامس من يونيو ١٩٦٧



الشهيد طيارحسن القصرى استشهد ٨ يونيو

خامساً - دور القوات الجوية فى حرب الاستنزاف

على الرغم مما لحق بسلاح الجو المصرى من تدمير وخسائرلطائراته وهى جاثمة على سطح الأرض.. فإنه بعد مرور حوالى شهر على انتهاء عمليات الخامس من يونيو وبالتحديد فى يوم ١٤ يوليو ١٩٦٧ قام تشكيل جوى مصرى بمهاجمة مواقع مدفعية، وقوات مدرعة وميكانيكية إسرائيلية فى عمق سيناء وأحدث بها خسائر كبيرة غير متوقعة، ثم قام بالتصدى لما قام العدو بدفعه من طائرات هرعت لنجدة جنوده المذعورين.

وتوالت خلال حرب الاستنزاف العديد من العمليات الهجومية لتشكيلات من قواتنا الجوية لمواقع العدو خصوصًا مواقع صواريخ الهوك على المحور الشمالى لسيناء عند منطقة رمانة الذى تم مهاجمته حوالى ١٨ مرة غير العديد من الاشتباكات الجوية ولعل من أهمها معركة الثلاث عشرة دقيقة الشهيرة، بالإضافة إلى إحدى عمليات المرور على ممر لإحدى قواعد العدو بجنوب سيناء وهى من العمليات التى تثبت مقدرة ومهارة طيارينا وتصيب العدو بحالة من الفزع الوقتى وتخفض من معنوياته. وهو ما سيلى ذكره بالتفصيل على لسان أبطال تلك العمليات فى الفصل التالى.

كما تميزت تلك الفترة بعمليات الاستطلاع لجمع المعلومات بالإضافة إلى التدريب الشاق المتواصل وعن كيفية التحايل على القوات الإسرائيلية لتمكين مقاتلاتنا لجمع صور استطلاعية لمواقعه فى سيناء سحب طائرات العدو فى اشتباك جوى مصطنع وإرسال إحدى مقاتلاتنا أثناء ذلك لتقوم بتصوير المواقع

المطلوبة وذلك بالطيران المنخفض لتجنب كشفها إداريًا، هذا بالإضافة للتصوير الأرضى من عناصر مخابراتية، هذا إلى جانب صور الأقمار الصناعية لدول صديقة.

وكان يتم تجميع هذه الصور وعمل لوحات لها، ثم تشييد نماذج لها بأماكن مماثلة كان يجرى التدريب على الهجوم عليها وتدميرها بذخيرة حية بواسطة مقاتلاتنا.

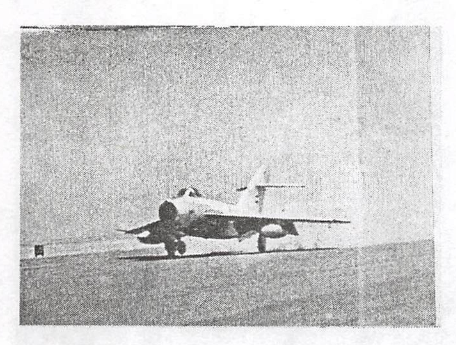
بعض الإحصائيات عن حرب الاستنزاف التى أخذت وقت وجهد ونتائج كبيرة والتى لا يرد ذكرها إلا بعبارة قصيرة كما يذكرها لواء طيار أركان حرب محمد زكى عكاشة فى دراسته عن تلك الفترة:

إن هذه الحرب شارك فيها من الجانب المصرى ٢٥٠ طائرة مقابل ٥٠٤ من الجانب الإسرائيلى.. قامت الطائرات المصرية بألف وتسعمائة طلعة منها ربعمائة وسبعون طلعة قصف ألقينا خلالها ثلثمائة وعشرة أطنان من المتفجرات مقابل ٧٩٧٤ طلعة من الجانب الإسرائيلى ألقوا خلالها ٢١ ألف و٥٣٠ طنًا من القنابل.. كانت خسائرنا من ذلك ١٦٦ شهيدًا و٣١٨ جريحًا بفضل حسن احتماء جنودنا بالحفر البرميلية، فى حين كانت خسائرهم ٨٢٧ قتيلاً و ٣١٤٠ جريحًا. وجدير بالذكر هنا أن سرب اللواء محمد زكى عكاشة تحمل العبء الأكبر من عمليات القصف التى قامت بها قواتنا الجوية، إذ نفذ ٤٠٪ من حجم الجهد الجوى كان معظمها فى قصف مواقع صواريخ الهوك الإسرائيلية أحدث ما فى المنظومة الأمريكية من صواريخ الدفاع الجوى وقد قهرها نسورنا البواسل.

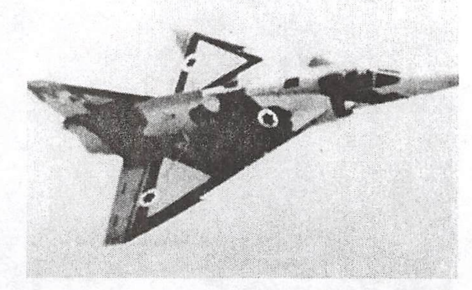
* * *



طيار الميج ٢١ متجهًا لطائرته



طائرة ميج ١٧ مصرية أثناء إقلاعها



طائرة ميراج ٣ إسرائيلية

عبدالناصر يصافح أبناءه الطيارين





الرئيس الراحل أنور السادات بين أبنائه الطيارين فى إحدى القواعد العسكرية

سادساً - دور القوات الجوية فى حرب أكتوبر ١٩٧٣

عندما سئل الطيارون الإسرائيليون الأسرى فى حرب أكتوبر ١٩٧٣ عن سبب انخفاض مستواهم

أجابوا : " أن الطيارين المصريين هم الذين ارتفع مستواهم على غير ما كنا نتوقع ".

واستطاع الطيار المصرى الفذ ببسالة وجرأة من تحطيم الأسطورة، وقطع اليد الطولى، وهزيمة الجيش الذى لايقهر.

وفى تحقيق صحفى لسيادة الفريق رضا حافظ قائد القوات الجوية المصرية جاء به:(٨)

" الآن أثناء المناورات مع الدول الشقيقة والصديقة والتدريب المشترك كانت ملاحظات القادة والضباط المشاركين من الدول الشقيقة والصديقة تؤكد على تفوق الطيار المصرى ".

افتتحت القوات الجوية سيمفونية نصر أكتوبر بضربة جوية أولى مركزة فى تمام الساعة الثانية وخمس دقائق بعد ظهر هذا اليوم العاشر من رمضان الموافق السادس من أكتوبر عام ١٩٧٣.

وعن هذه الضربة الأولى يذكر سيادة اللواءطيار أركان حرب محمد زكى عكاشة بكل الفخر الرجل صاحب التخطيط لهذه الضربة اللواء طيار محمد

---

(٨) مجلة النصر عدد أكتوبر ٢٠١٠.

شبانة رئيس فرع عمليات القوات الجوية - رحمه الله - الذى خطط لهذه الضربة مع رجاله بفرع العمليات بكل دقة ومهارة، والتى يرجع الفضل فيها لما يقرب من ستة آلاف رجل تعاونوا جميعًا فى سبيل نجاحها فكانوا عبارة عن حوالى ٢٠٠ طيار، و ٥٠٠ مهندس، و ٥٠٠٠ فنى وميكانيكى.. فمن الظلم اختزال كل هذا العدد فى شخص واحد أيًا كان موقعه.

أهم المواقع التى شملتها الضربة الجوية الأولى:(٩)

- محطة التشويش والإعاقة فى أم خشيب: وكانت مزودة بأجهزة إلكترونية تقوم بالتشويش على أجهزة الطائرات فتظر لها على أجهزتها أهداف وهمية كأن طائرات معادية تهاجمها مما يشتت تركيز الطائرات، كما تقوم بقطع الاتصال بين الطائرات بعضها البعض.
- ثلاثة مراكز للقيادة والسيطرة : أهمها مركز القيادة الرئيسى فى أم مرجم.
- عشرة مواقع صواريخ مضادة للطائرات أرض /جو من طراز هوك.
- ثلاثة مطارات: المليز، والعريش، ورأس نصرانى. وكان يستخدمها العدو فى إعادة توزيع قواته الجوية التى كان يحتفظ بها فى قواعد متمركزة وسط وشمال البلاد. وتم ضرب المطارات الثلاثة بقنابل الممرات التى تحملها طارات السوخوى - ٧.

---

(٩) ٢٠ دقيقة - مشاهد الضربة الجوية ظهر يوم السادس من أكتوبر، صلاح قبضايا - كتاب صادر من المركز الإعلامى العربى.

أهم المواجهات التى تمت بين مقاتلاتنا وطائرات العدو خلال أيام المعركة(١٠)

مواجهات يوم ٧ أكتوبر

فى يوم السابع من أكتوبر ثانى أيام المعركة دفع العدو بأول موجة هجوم جوى حقيقى ضد قواتنا الجوية، وكانت من أبرز هجماته الجوية، وأكثرها شراسة، وكانت تهدف لإخراج قواتنا الجوية من من المعركة مستهدفًا عشرة من مطاراتنا الحربية تنتشر فى الدلتا وحولها على غرار مافعلته

عام ١٩٦٧ فدفعوا بأعداد كبيرة وصلت إلى قوة سرب (١٢ طائرة) لكل قاعدة جوية وهى :-... التى هوجمت ست مرات فى ذلك اليوم بعدد طلعات بلغت ١٦٦ طلعة، و... التى هوجمت خمس مرات بعدد ٦٦ طلعة، و...، و...، و...، و...، و...، و......، ... وبدأت خسائرهم تتزايد، وبشهادة الطيارين الإسرائيليين أنفسهم الذين ذكروا أنهم فوجئوا بمستوى الطيارين المصريين الذين كانت لهم السيادة فى المعارك الجوية. فكانت النتيجة سقوط ٣٠ طائرة للعدو مقابل ٥ طائرات لمصر... فكانت صدمة كبيرة للعدو.

مواجهات يوم ١١ أكتوبر

عندما وصل العدو دعم جوى من طائرات وطيارين حاول مرة أخرى مهاجمة مطارات الدلتا فهاجم مطار... وأسقط له عدد من طائراته كما تم إسقاط ٦ طائرات فانتوم فوق الدلتا كانت فى طريقها لمهاجمة إحدى قواعد الدلتا.

---

(١٠) كتاب (القوة الثالثة) اللواء طيار أركان حرب محمد على لبيب، الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٤.

وفى معركة أخرى فى هذا اليوم جند لها العدو عددًا ضخمًا من طائراته أسقطت له مقاتلاتنا فى معركة ١٥ طائرة ، وفقدت مصر ٣ طائرات.

وكان للطيران المصرى خلال أيام المعركة دوره فى مهاجمة احتياطات العدو بالميج ١٧ والميج ٢١ التى حققت أرقامًا قياسية فى دقة إصابة أهدافها، بالإضافة إلى مهاجمة قواعده الجوية التى فى سدر، والطور. بالإضافة إلى إبرار قوات الصاعقة فى العمق.

وضرب الفنيون الذين قاموا بإعداد الطائرات أرقامًا قياسية فى إعادة إعداد الطائرة[11] ففى حين كان الرقم الأمريكى هو إعداد الطائرة فى ٨ دقائق.. ملأت إسرائيل الدنيا ضجيجًا وطلبت أجهزة الإعلام الدولية لكى تسجل أنها كسرت هذا الزمن بـ ٧,٥ دقيقة فقط. نجد أن المصريين كانوا يتمون هذا العمل وبدون ضجيج فى ٦ دقائق وبضع ثوان فقط.

مواجهات يوم ١٤ أكتوبر

ومن المعارك الجوية الشهيرة تلك التى دارت يوم ١٤ أكتوبر، والذى أصبح عيدًا للقوات المصرية بدلاً من يوم ٢ نوفمبر تاريخ نشأة سلاح الجو المصرى. وقد نجح الطيارون المصريون فى هذا اليوم من أيام المعركة من إفساد مخططات العدو، والتى كانت مبنية على إرسال ٨٠ مقاتلة كمظلة لجذب المقاتلات المصرية للاشتباك معها فى معركة شمال الدلتا؛ لكى تفسح المجال أمام ٦٠ قاذفة أخرى من طراز الفانتوم تدخل على ارتفاع منخفض فى مجموعتين من شمال شرق وشمال غرب بور سعيد لضرب مطارات الدلتا وتدمير ممرات الهبوط لتصبح المقاتلات المصرية المشتبكة مع طائراتها ما بين السقوط من طائراتها أوالتدمير عند الهبوط لتلف الممرات، ولكن القاذفات الإسرائيلية المتسللة وقعت فى كمين من مظلة للمقاتلات المصرية فوق منطقة الدخول التى اشتبكت معها فى معركة طاحنة وأفشلت مخططها، وكان كل هم الطائرات الإسرائيلية الخروج بسلام من المعركة .

وقد صدر البيان التالى بخصوص هذه المعركة:

البيان رقم ٣٩ بتاريخ ١٤ أكتوبر ١٩٧٣ م الساعة ٢١١٥

بسم الله الرحمن الرحيم

دارت اليوم عدة معارك جوية بين قواتنا الجوية وطائرات العدو التى حاولت مهاجمة قواتنا ومطاراتنا كان أعنفها المعركة التى دارت ظهر اليوم فوق شمال الدلتا، وقد دمرت خلالها ١٥ طائرة للعدو وأصيبت لنا ثلاث طائرات، كما تمكنت قوات دفاعنا الجوى من إسقاط ٢٩ طائرة للعدو منها ٣ هليوكوبتر وبذلك يكون إجمالى خسائر العدو فى معارك اليوم ٤٤ طائرة منها ٣ هليوكوبتر.

مواجهات يوم ١٦ أكتوبر

حاول العدو إعتراض مقاتلاتنا القاذفة التى تقدم الدعم لقواتنا البرية فى سيناء فاشتبكت مقاتلاتنا بطائرات العدو وأسقطت لها ١١ طائرة، وفقدت مصر طائرتين.

مواجهات يوم ٢٢ أكتوبر

فى اتصال تليفونى بين أشرف مروان سكرتير رئيس الجمهورية للمعلومات والفريق حسنى مبارك قائد القوات الجوية نهاية هذا اليوم الذى ذكر(١٢):

"إن الأسرائيليين فقدوا خلال هذا اليوم ١٢ طائرة منها ٩ طائرات ميراج والباقى هليوكوبتر فى حين فقدت القوات المصرية ٤ طائرات، منهما اثنتان أسقطتا فى الجو واثنتان فقدتا لنفاد الوقود؛ لأن الطيارين المصريين اندفعوا نحو مهامهم القتالية لآخر نقطة وقود كانت فى خزانات وقود طائراتهم".

---

(١٢) يوميات أكتوبرية للإعلامى محمد درة طبعة أولى ٢٠٠٥ - منشورات فتى الدموع - الغربية طنطا رقم إيداع بدار الكتب ٢٨٠٥/ ٢٠٠٥. ص ٩٣.

وعند وصول هنرى كيسنجر وزير الخارجية الأمريكى إلى مطار اللد بفلسطين المحتلة ذلك اليوم كانت لديه العديد من الانطباعات التى ذكرها فى صفحة ٥٦ بالجزء الثانى من مذكراته الشخصية منها هذه العبارات :

"لقد أحسست لحظة وصولى أن صلابة إسرائيل قد امتحنت وأنها كانت على وشك الانكسار، فقد لاحظت أن الجنود والمدنيين الذين تجمعوا فى المطار لملاقتى كانوا أشبه برجال على حافة الكارثة، حتى القادة أثرت على ملامحهم، وتركيبهم البدنى، ومعنوياتهم هذه التجربة العنيفة، ورغم تظاهرهم بالتماسك فقد كانت تنقصهم نبرة الثقة الإسرائيلية.. إن هالة الجيش الذى لا يقهر جرى تدميرها فى الأيام الأولى من الحرب، وأفلتت إسرائيل من هزيمة ساحقة بالكاد".

وفى تقرير للمحرر العسكرى لجريدة الصنداى تايمز :

"بعد يومين من بداية القتال كانت إسرائيل على حافة هزيمة مروعة لا تقل عن أى هزيمة ألحقتها بالعرب من قبل.. فلم يكن لديها سوى ٩٠ دبابة منهكة، وأطقم خائرة تقف بين الجيش المصرى المنتصر وبين تل أبيب.. لقد كان معدل الخسائر الإسرائيلية عاليًا جدًا إذ كانت إسرائيل تخسر دبابة كل ربع ساعة وطائرة كل ساعة.

خسائر العدو الإسرائيلى من طائراته المقاتلة خلال أيام

حرب أكتوبر المجيدة

التى أسقطت بواسطة مقاتلاتنا الاعتراضية أو الدفاعات الأرضية

التاريخ	عدد الطائرات المدمرة	ملاحظات
٦ أكتوبر ١٩٧٣	٢٧ طائرة	بواسطة صواريخ الدفاع الجوى
٧ أكتوبر ١٩٧٣	٣٠ طائرة	بواسطة مقاتلاتنا وصواريخ الدفاع الجوى
٨ أكتوبر ١٩٧٣	٢٤ طائرة	بواسطة مقاتلاتنا وصواريخ الدفاع الجوى
٩ أكتوبر ١٩٧٣	١٦ طائرة	بواسطة مقاتلاتنا وصواريخ الدفاع الجوى
١٠ أكتوبر ١٩٧٣	٦ طائرة	بواسطة مقاتلاتنا وصواريخ الدفاع الجوى
١١ أكتوبر ١٩٧٣	٢٣ طائرة	بواسطة مقاتلاتنا وصواريخ الدفاع الجوى
١٢ أكتوبر ١٩٧٣	١٥ طائرة	بواسطة مقاتلاتنا وصواريخ الدفاع الجوى
١٣ أكتوبر ١٩٧٣	١٦ طائرة	حتى هذا اليوم فقدت إسرائيل خلال أول ثمانية أيام من القتال ١٥٧ مقاتلة
١٤ أكتوبر ١٩٧٣	٤٤ طائرة	بدءًا من هذا اليوم وصلت إسرائيل طائرات جديدة بأطقم طيارين أمريكيين اندفعوا بأعداد كبيرة مستعرضين قوتهم فحدثت بينهم أكبر نسبة خسائر منذ بدء المعارك وكذلك فى اليوم التالى من المعركة
١٥ أكتوبر ١٩٧٣	٢٤ طائرة	بواسطة مقاتلاتنا وصواريخ الدفاع الجوى
١٦ أكتوبر ١٩٧٣	١١ طائرة	بواسطة مقاتلاتنا وصواريخ الدفاع الجوى
١٧ أكتوبر ١٩٧٣	٢١ طائرة	منها ٥ طائرات هليوكوبتر
١٨ أكتوبر ١٩٧٣	١٥ طائرة	منها ٣ طائرات هليوكوبتر

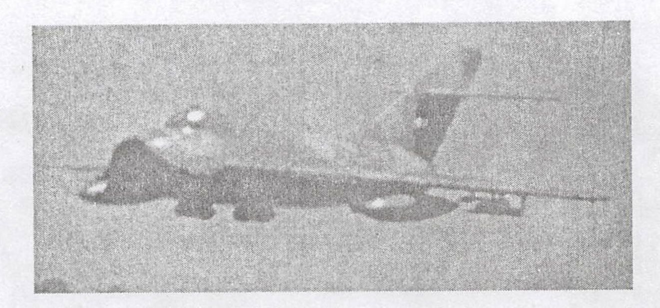
التاريخ	عدد الطائرات المدمرة	ملاحظات
١٩ أكتوبر ١٩٧٣	٤ طائرة	بواسطة صواريخ الدفاع الجوى
٢٠ أكتوبر ١٩٧٣	٢٩ طائرة	منها ٥ ميراج
٢١ أكتوبر ١٩٧٣	١٦ طائرة	بواسطة مقاتلاتنا وصواريخ الدفاع الجوى
٢٢ أكتوبر ١٩٧٣	١٢ طائرة	بواسطة مقاتلاتنا وصواريخ الدفاع الجوى
٢٣ أكتوبر ١٩٧٣	٧ طائرة	بواسطة مقاتلاتنا وصواريخ الدفاع الجوى
٢٤ أكتوبر ١٩٧٣	٨ طائرة	جميع ما تم إسقاطه هذا اليوم كان من طائرات الميراج مما يدل على وجود نقص شديد لديهم فى الفانتوم
الإجمالى	٢٥٨ طائرة	وبذلك تكون إسرائيل قد فقدت منذ وصلها الدعم الجوى ٢٠١ طائرة لتضاف إلى خسائر الأيام الثمانية الأولى فيصبح إجمالى ما تأكد تدميره ٢٥٨ طائرة لم يدخل ضمنها ماقامت مقاتلاتنا بتدميره للعدو على الأرض أو ما أصيب فى الجو ولم يسقط على الأراضى المصرية ، وبالتالى لم تدخل فى الحسابات

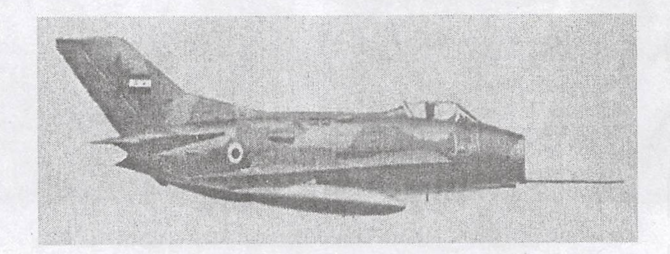


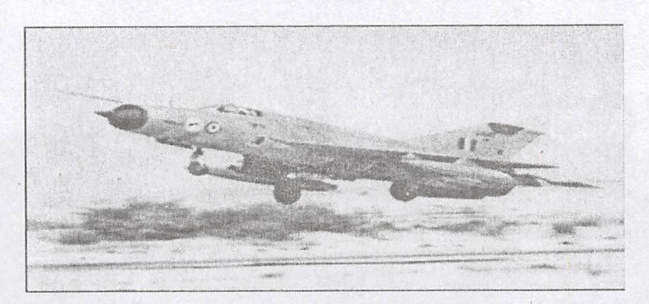
الرئيس السادات يصافح عدد من نسورنا البواسل

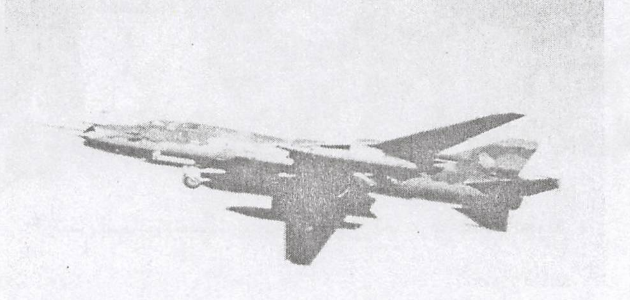


الرئيس السابق يتوسط عدداً من نسور إحدى قواعدنا الجوية


الميج - 17


الميج - 19


الميج - 21


الميج - 7

الفصل الثالث

نسور الجو المصريون
فى حربى الاستنزاف وأكتوبر المجيدة

- أبطال الميج - 17
- أبطال الميج - 19
- أبطال الميج - 21
- أبطال السوخوى - 7
- أبطال الميراج - 5
- أبطال القاذفات أليوشن - 28
- أبطال القاذفات تى يو - 16
- أبطال الهليوكوبتر

أولاً- من أبطال الميج - 17

١ - لواء محمد زكى عكاشة

٢ -عميد طيار شريف محمد عرب (الحاصل على نجمة سيناء)

٣- لواء طيار سمير فريد

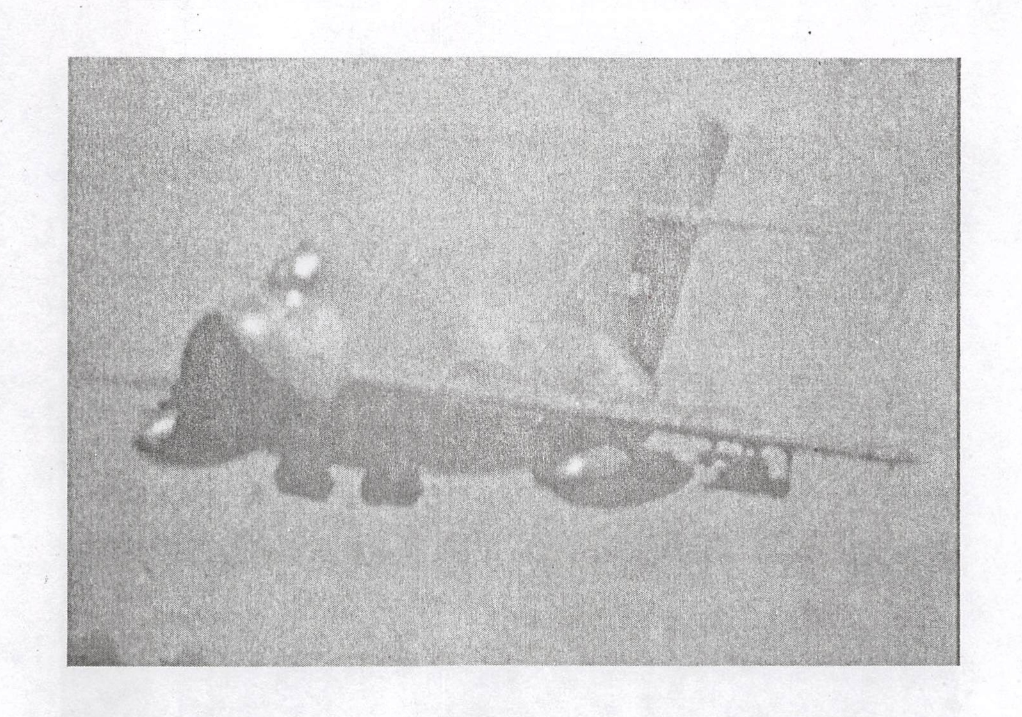
٤- لواء طيار عصام أحمد

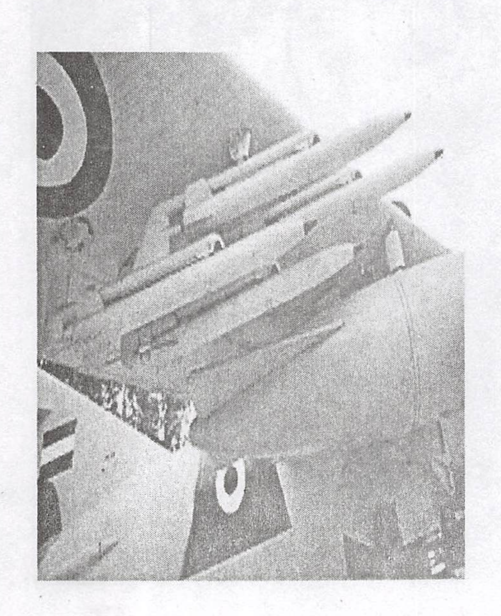
٥ - لواء طيار حمدى عقل

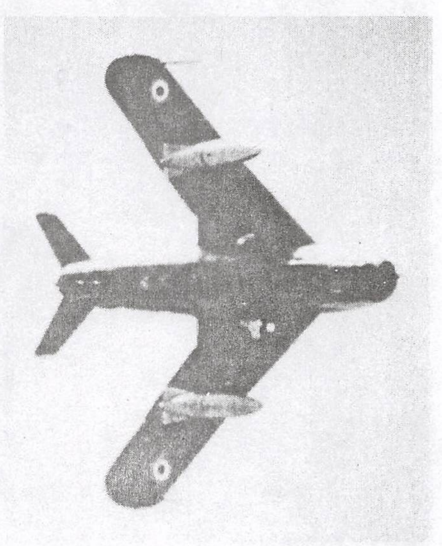
٦- لواء طيار عادل محيى

٧ - لواء طيار أهاب مرسى

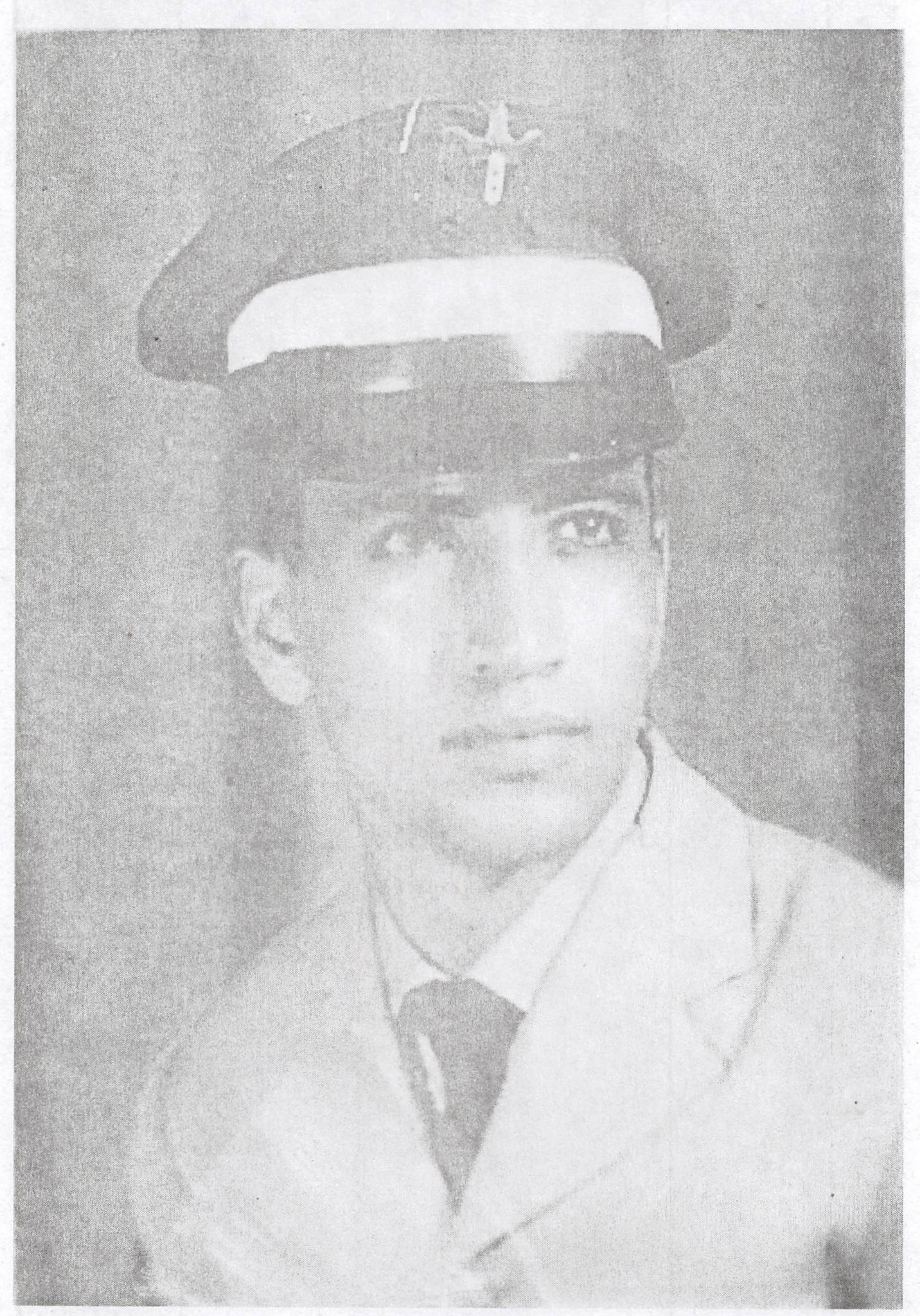
٨- شهيد ملازم طيار طلال محمد سعد الله







لواء طيار محمد زكى عكاشة



كان لنشأته دورها فى تحديد مسار حياته العسكرية فهو من مواليد محافظة الجيزة عام ١٩٤٣ اصطحبه والده وهو فى السادسة من عمره إلى ميدان رمسيس لمشاهدة عودة أبطال الفالوجا من رجال الجيش المصرى عقب حرب ١٩٤٨ وانفعل بالمقابلة الحاشدة والهادرة للشعب المصرى لأبنائه الأبطال وفى هذا اليوم قرر الصبى الصغير أن يكون ضابطًا بالقوات المسلحة المصرية.

وعنما تعاقدت مصر مع التشيك على صفقة السلاح الروسية للجيش المصرى كانت توضع نماذج من الطائرات الحربية الحديثة فى ميادين مصر ومنها تلك الطائرة فى طريق مدرسته التى يمر عليها ذهابًا وإيابًا وهنا قرر أن يكون طالبًا بكلية الطيران لا سيما بعد أن قابل قريبًا له طالبًا بها كان يستمع إليه بشغف عن الحياة بهذه الكلية.

وبدأ الخطوة الجادة فى حياته بالتحاقه بكلية الطيران عام ١٩٥٩ واستمر بها ثلاثة أعوام كادت أن تنتهى بإبعاده عن الطيران وحلم حياته فأثناء تدريبات الطيران كان يمكنه الإقلاع بالطائرة والتحليق بها بصورة جيدة، ولكن كان لديه مشكلة فى الهبوط؛ حيث كانت الطائرة تقفز منه عدة قفزات على الممر وحاول مدربه بالطائرة الهندى الجنسية فى إطار تبادل معلمى الطيران أن ينبهه بذلك ولكن بتعبير لم يألفه ولم يسمعه من قبل وهو " تشيك.. تشيك.." وعندما شعر بإمكانية استبعاده من الكلية وبدا عليه الحزن.. فاستفسر منه أحد زملائه عن سر حزنه فأخبره بالقصة ففك له صديقه لغز العبارة المبهمة ويقصد بها المدرب

أن يرتفع بمقدمة الطائرة قليلاً أثناء الهبوط وبالفعل نفذ الهبوط بهذه الطريقة وتخرج الطيار محمد عكاشة عام ١٩٦٢ ليلتحق بتشكيلات الميج ١٥ ثم الميج ١٧، وقضى بضعة شهور باليمن ضمن تشكيلاتنا العاملة هناك، وعاد عام ١٩٦٣ حيث تم تكليفه بالسفر إلى الهند للحصول على فرقة معلم طيران لمدة أربعة أشهر ليعود فى مايو ١٩٦٤ مدرسًا بكلية الطيران (الجوية حاليًا).

وعن ذكرياته عن النكسة الأليمة عام ٦٧ وكان شاهدًا عليها يذكر أنه عقب العدوان الثلاثى على مصر عام ١٩٥٦، والتى تم خلالها الهجوم على جميع القواعد الجوية المصرية وتدميرها وإخراج سلاحنا الجوى من المعركة وإسرائيل تعمل على قدم وساق وتتدرب على نفس الخطة تدريبًا متواصلاً آخذة الموضوع مأخذ الجدية فى الوقت الذى انساقت فيه مصر لأبواق الدعاية التى هللت للنصر السياسى الذى أحرزته مصر عن استحقاق متناسية الهزيمة العسكرية ولم تدرس أسبابها وكيفية الاستفادة من دروسها.. فساعات تدريبات الطيارين محدودة، والخطط المسبقة لعمل جماعى غير موجودة، الطائرات مكشوفة وشهد الشهر السابق ليونيو ١٩٦٧ أوامر غير متزنة، فاللواء عكاشة - على سبيل المثال - وصلته أوامر بالتحرك إلى إحدى قواعد سيناء، ثم أمر آخر بالتحرك إلى الغردقة ثم الماظة ثم غرب القاهرة ثم قاعدة بالقناة ثم العودة مرة أخرى إلى غرب القاهرة ثم أمر بالسفر على اليمن لحماية قوات الجيش هناك.. كل ذلك خلال شهر مايو ١٩٦٧.وفى اليمن استمعوا فى البداية إلى البيانات غير الصحيحة عن معركة يونيو ١٩٦٧.

أثارت البيانات الصادرة من الإذاعة المصرية حماسة الطيارين المصريين باليمن وتمنوا لو كانوا موجودين بين زملائهم على جبهة سيناء وما لبثت الأوامر أن صدرت بطلب ٦ طائرات من الموجودة باليمن.. وكم أثار هذا الطلب حيرة الطيارين باليمن فهم يعلمون حجم سلاحهم الجوى فى ذلك الوقت وأن طلب القيادة الاستعانة بست طائرات من عندهم لهو دليل على كارثة حلت بسلاح الجو المصرى، ولما كان مدى هذه الطائرات لا يسمح لها بالطيران المباشر إلى الأراضى المصرية، واعتذرت السعودية عن سوء حال مطاراتها لاستقبال الطائرات المصرية

فى طريق عودتها كان الحل فك الطائرات وشحنها على طائرات النقل ولكن ذلك كان يستلزم مزيد من الوقت وما لبثت القيادة أن ألغت الأمر وبعد فترة قصيرة عاد عكاشة إلى مصر وتشفت أمامه الحقائق.. أفضل ما فى الأمر أن مصر لم تمض طويلاً فى ندب حظها أو البكاء على اللبن المسكوب إنما بدأت عملاً جاداً وجهداً مضنياً كان اللواء عكاشة شاهداً عليه..

فحدث تغيير فى القيادات حيث تقدم أولى الخبرة والكفاءة ليحلوا محل أولى الثقة، تم تشييد ملاجئ خرسانية للطائرات، زادت ساعات التدريب وعدد الطلعات للطيارين، وبدأ البطل محمد عكاشة قيادة سربه فى عمليات الاستنزاف التى كان لها الفضل فى ابتكار العقيدة المصرية فى القتال الجوى ففى بداية سلاح الجو المصرى كان يتبع عقيدة القتال الغربية متمثلة فى محاكاة بريطانيا التى كانت تحتل مصر وظلت هذه العقيدة موجودة حتى حصول مصر على السلاح الشرقى عقب الثورة واتبع عقيدة القتال الشرقية ولكن مجريات حرب الاستنزاف دفعت مقاتلينا فى سلاح الجو إلى ابتكار وسيلة ملائمة فى القتال تقلل الخسائر لأقل حد وخصوصاً تغيير الارتفاع اللازم اتخاذه عند الهجوم على الأهداف الأرضية لتقليل زمن الظهور أمام المضادات الأرضية للعدو. وكان عكاشة أول من درب سربه من الميج ١٧ على هذه الوسيلة التى أخذت بها باقى الأسراب.

وقد تمكن عكاشة بسربه أثناء حرب الاستنزاف من تنفيذ ١٢ غارة على مواقع العدو بسيناء ثلاثة منها ضد حصون خط بارليف، و٩ ضد موقع صواريخ الهوك برمانة المسؤل عن حماية القطاع الشمالى من الجبهة، وقد أحدث به خسائر فى غاية الدقة للدرجة التى دعت زميله فى السرب يمازحه عقب إلقائه القنابل على موقع قيادة العدو بقوله فى جهاز اللاسلكى :

يا أفندم انت نزلت القنابل فى حجر الراجل اللى جالس فى غرفة القيادة فأشاع جواً من الابتسام فى معمعة القتال..

هكذا كانت وستظل - بإذن الله - روح الحب والألفة بين أعضاء السرب الواحد خلال أصعب الظروف وهاهى إحدى يوميات القتال كما عاشها ويرويها البطل الطيار محمد عكاشة :

كانت الثانية ظهرًا وآخر طائرات السرب قد هبطت على الأرض بعد تنفيذ مهام التدريب التى بدأت فى السابعة.

وكان إرهاق التدريب وحرارة يوليو اللافحة قد نالا من الطيارين، فارتموا جميعًا صامتين فوق المقاعد المتناثرة فى الخيمة التى كانوا يتخذونها استراحة لهم، كانوا جميعًا أشبه بمن انتهوا لتوهم من سباق للماراثون.. ودخلت عليهم الخيمة فهبوا جميعًا واقفين كتقليد عسكرى احترامًا لقائد السرب.

وأمرتهم بالجلوس فانتظمت المقاعد المتناثرة فى شكل صفوف وإن كانت متعرجة لسماع ملاحظاتى على ما دار فى تدريب اليوم.

- حمد الله على السلامة جميعًا...

نسبة تنفيذ البرنامج ٩٥٪

مجهود ممتاز يا قنديل أنت والمهندسين وكل الميكانيكية

بالنسبة للطيارين أكرر للمرة الخمسين، تيكتيكات القتال لازم تكون عنيفة لأقصى درجة، كل تشكيل لازم يتدرب على أنه فى اشتباك حقيقى..

ولما أقول الطيران على ارتفاع عشرين مترًا يبقى لازم كلنا نلتزم..

عصام.. أنت كنت أعلى من عشرين مترًا ليه؟

قادة التشكيلات مسئولة عن تنفيذ الملاحظات، لأن كل ....

وقطع رنين التليفون استكمال الملاحظات

وكانت قيادة القوات الجوية تطلبنى شخصيًا.

- آلو، أيوه يا فندم النقيب طيار محمد مع سيادتك

جاهز يا فندم.. ثانية واحدة يا فندم علشان أكتب.

والتقطت النوتة الخاصة بى والقلم لكتابة الأوامر التى يبدو أنها مهمة من لهجة المتحدث

- ايوه يا فندم.. ٨ طيارات.. مهاجمة منطقة شئون إدارية وموقع صواريخ هوك فى منطقة رمانة على الطريق الشمالى..

تسليح كل طيارة اتنين قنبلة زائد ٨ صواريخ..

الهدف ٣٥ كيلو شرق القناة..

توقيت الهجوم مبدئيًا الساعة ١٨٠٠..

حاضر يا فندم..

لا الطيارات حاتجهز كمان ساعة بالكتير..

أوامرك يا فندم.

والتفت إلى ضباط السرب وقد ران عليهم الصمت غير مصدقين أن الأوامر قد صدرت بمهاجمة المواقع الإسرائيلية..

وعلى الفور استجمعت تفكيرى وهدوئى، فقد كنت أنا أيضًا غير مصدق..

زى ما سمعتوا حانهاجم اليهود..

قنديل اتفضل أنت والمهندسين تجهزوا ٨ طيارات بالتسليح الكامل وطبعًا ٢ احتياطى

عايز تمام التجهيز بعد ساعة، يالا ورونا الهمة..

الطيارين تجيب الخرائط، وكل واحد يجيب الطبنجة بتاعته معاه..

أحمد، الغدا تروح تجيبه العربية من الميس.

وفى لمح البصر انفض الجميع من حولى، وبقيت وحدى فى الخيمة أسترجع الأوامر التى صدرت لى، أفكر فى المهمة وكيفية تنفيذها.. موقع الهوك سيكون من نصيبى، فهى المهمة الأصعب وأنا قائد السرب. حمدى يقود التشكيل المكلف

بتدمير منطقة الشئون الإدارية.. الصاروخ الهوك يدمر الطائرات على ارتفاع ٣٠ مترًا.. جرثومة الخوف تتسلل داخلى.. أول مرة أقود السرب فى عمليات حقيقية..

هل سأنجح فى تدمير الهوك..

أم سيدمرنى هو؟

سأستخدم الارتفاع للهروب منه.. سأطير على ارتفاع ١٥ مترًا، وسأطير إليه مباشرةٍ... لو وصلت إلى الموقع أصبحت فى أمان منه، فهو يعجز عن تدمير الطائرات التى فوق الموقع،.. إنها النقطة الميتة للصاروخ...

وانقطع حبل تفكيرى بعودة الطيارين، والغريب أن وجوههم قد زال منها كل أثر للتعب أو الإرهاق.. وبدأت فى إعطاء أوامرى على خريطة كانت مفرودة على منضدة:

أنا ومعايا طلال وحسن ومجدى حاناخد موقع الهوك

وهانطير مباشرة من فوق المنصورة على ارتفاع ١٥ مترًا..

حمدى ومعاك عصام وجابر ورفعت بعدى بدقيقة..

التشكيل بتاعك يا حمدى يدخل على مدينة القنطرة وبعدين تاخد اتجاه منطقة الشئون الإدارية. كده يبقى حمدى هيوصل المنطقة بعدى بدقيقتين..

يعنى أنا والتشكيل بتاعى حنكون دمرنا موقع الهوك إن شاء الله...

حمدى حاتهاجم براحتك، يبقى عايز نتائج عالية، يعنى تدمير شامل لمنطقة الشئون الإدارية.. الهجمة الأولى قنابل والتانية الـ ٨ صواريخ.

- ممكن يا فندم نعمل هجمة تالتة بالمدافع

وبصوت تعمدت أن يكون حاسمًا:

- هجمتين اتنين بس.. المدافع علشان لو حصل اشتباك مع الميراج اللى احتمال كبير حيطاردنا واحنا راجعين.

- ولو الميراج اعترضنا قبل ما نوصل للأهداف يا فندم؟

- على ارتفاع ١٥ مترًا اللى إحنا حانطير عليه مفيش رادار إسرائيلى حيكشفنا، يعنى أول بلاغ عننا حنكون بنعبر القناة.. يبقى الميراج احتمال يعترضنا بعد ما نكون ضربنا وراجعين، بس برضه كل واحد عينيه فى وسط رأسه من أول ما نعبر القناة.. ولو اعترضتنا الميراج بتاعتهم

نرمى الحمولة على طول ونشتبك معاهم.

وحاولت أن أستكمل تعليماتى بصوت هادئ بعد أن لاحظت أن التوتر يبدو على وجوه الجميع :

- من هنا لغاية القناة اللاسلكى على قناة ٢ بس محدش ينطق بكلمة لغاية القناة، علشان التصنت اللاسلكى بتاعهم ممكن يلقطنا.. آخر حاجة لو أنا حصل لى أى حاجة حسن حيقود التشكيل..

وانكب الجميع على الخرائط كل يحاول أن تكون خريطته هى الأدق من ناحية الحسابات الملاحية.. وأصبح كل أفراد السرب جميعًا وكأنهم فى سباق مع الزمن، كل يريد أن ينهى ما كلف به فى أسرع وقت ممكن.. وقبل الثالثة بخمس دقائق كانت الطائرات قد تم تجهيزها، وهو زمن قياسى للتجهيز، لكن قنديل مهندس السرب كان ذا كفاءة عالية تمكنه من هذا الأداء المتميز. وكان الطيارون قد حفظوا مهامهم عن ظهر قلب، وتم إبلاغ غرفة العمليات بتمام الاستعداد لتنفيذ المهمة، وطعام الضباط قد وصل فى العربة.. والترقب والقلق قد بديا واضحين على الوجوه.. وهدأت الأصوات وساد المطار تيار من الصمت الغريب.. وكان لابد من شىء يكسر حدة التوتر المرسوم

على كل الوجوه..

- ياللا يا جماعة نأكل لقمة، وأنت يا قنديل خللى الميكانيكية يريحوا جنب الطيارات لغاية ما تيجى أوامر الطلعة.

والتفت الجميع حول الطعام يأكلون دون شهية، حتى انتهوا منه فى دقائق، وكأنه مجرد تنفيذ للأوامر.. وشعرت بأنه لابد وأن يدور حديث ما حتى نخرج جميعًا بما فيهم أنا من هذا التوتر:

- ياللا يا مجدى رشة شاى على حسابك للسرب.

- يا نهار أسود يا فندم اسقي كل دول، ده يبقى جزا لى يا فندم.

واندفع واحد من الطيارين:

- أوامر القومندان ما فيهاش هزار.

... واد يا فارس.. هات عشرين شاى على حساب الضابط مجدى.

- هو انت بس شاطر تشرب لما يكون على حساب حد تانى!

- يا أخى بطل شغل اليهود ده

- والله المفروض انك...

وهكذا انساب الحديث وتداخل فيه الجميع، وتناثرت الكلمات والضحكات، وإن كانت مشوبة بشىء من العصبية.. وتسللت أنا وحيدا من الخيمة ناظرا إلي السماء، إلى لا شىء.

- الصاروخ الهوك بيدمر الطيارة علي ارتفاع ٣٠ مترًا..

بقي لنا سنة بنضرب بالمدفعية، إيه اللى حصل علشان نهاجم بالطيران النهارده؟

يا ترى حارجع من الطلعة دى؟...

العن حاجة الوقت الطويل اللى بننتظر فيه..

المفروض أوامر الطلعة تيجى وبعدها ننفذ على طول..

العمر واحد، والمكتوب مكتوب..

أول مرة واحد مصري يهاجم الهوك وبأيه؟ بطيارة ميج 17.

طارق ابنى عنده سنتين، وكان نفسى أجيب له أخ

.. يا ترى يا منال حاتجيبى ولد ولا بنت ؟

لسه فاضل شهرين على الولادة..

بس أنا حاسس إنى حوصل للهوك وحضربه..

أما لو وصلنا ورجعنا إحنا التمانية ٢٠ يوليو ٦٩ حايتسجل فى التاريخ...

طول الوقت والانتظار ده شىء فظيع..

من أول ما مسكت السرب والضباط بتقول إنى شديد عليهم على طول..

كنت باشد عليهم فى التدريب علشان يوم زى ده.. لكن نشوف النتيجة حاتكون إيه النهاردة....؟

وانتبهت على نداء حمدى علىّ لكى أرد على التليفون الذى طلبنى شخصيًا

أيوه يا فندم كله تمام جاهزين..

حاضر يا فندم.. أوامر سيادتك..

لا.. إن شاء الله خير.

تحدد موعد الهجوم بعد نصف ساعة، وكان هذا الأمر كفيلاً بأن ينتشلنا جميعًا من التوتر والقلق الذين كانا يسيطران علينا طول فترة الانتظار، فقد اتجهت بكل أحاسيسى ومشاعرى إلى الطيران وكيفية تنفيذ المهمة.. وعلى الفور اجتمعت فى الخيمة بالطيارين المشتركين فى المهمة فقط، كى أطمئن إلى تفهم كل منهم لدوره فى الطلعة، مكررًا عليهم التعليمات السابقة، حتى لا أترك شيئًا للظروف.

إن شاء الله حانروح إحنا الثمانية وحانرجع برضه إحنا التمانية..

- احتمال واحد ميراج من عندهم يتوه ويرجع معانا ونبقى رجعنا تسعة.

وكان لذلك التعليق الذى قاله رفعت مفعول السحر بين الطيارين، فقد انطلقت تعليقاتهم وضحكاتهم، وتركت لهم الفرصة حتى يزول منهم أى توتر أو رهبة.. ثم وقفت استعدادًا للانطلاق

نقرأ الفاتحة كلنا إن ربنا يوفقنا فى الطلعة ونعمل نتائج كويسة.

وانطلقت إلى طائرتى وأنا أتمتم بآيات قرآنية، تعودت على قراءتها منذ بدأت تعلم الطيران.. وبينما الميكانيكى يقوم بربط أحزمة المقعد حول كتفى، لمحت قنديل مهندس السرب يقف بجوار جناح الطائرة ووجه مضطرب أشد الاضطراب وفى نفس اللحظة كان أحد الميكانيكية يقبل الصواريخ المحملة بجناح الطائرة.

وانطلقت بالطائرة فى الثانية المحددة، وفوق المنصورة وجهت نفسى وطائرتى إلى اتجاه موقع الهوك.. وعلى ارتفاع ١٥ مترًا وبنظرة سريعة تأكدت أن كل أفراد التشكيل فى مواقعهم المحددة.. السرعة ٦٠٠ كيلو متر.. الأرض حولى مزروعة بالقطن والذرة والقرى متناثرة على مرمى البصر.. الصاروخ الهوك يدمر الطائرة على ارتفاع ٣٠ مترًا.. ﴿من المؤمنين رجال صدقوا ما عاهدوا الله عليه﴾.. الاتجاه انحرف ثلاث درجات لليسار.. سأعبر القناة فى الاتجاه الصحيح.. التشكيل فى منتهى الدقة.. التدريب العنيف ظهرت نتائجة.. أحب كل تلك الحقول والترع والقرى.. أشم رائحة الطين رغم الكابينة المحكم غلقها على.. دقيقتان ونصل إلى القناة، هل ستعترضنا الميراج قبل وصولنا للهدف.. السرعة، الاتجاه، الارتفاع.. القناة على مرمى البصر.. سيناء مرة أخرى بعد عامين

يارب، خمسة وثلاثون كيلومترًا ونصل إلى بطارية الهوك..

سيناء المحتلة شاهد عجزنا وتقصيرنا..

أين الميراج الإسرائيلى ؟

الارتفاع ١٥ مترًا قلبى ينتفض فى صدرى، يداى تتشنجان على عصا القيادة.. دقيقة واحدة وأدخل المنطقة الميتة فوق الموقع.. يا إلهى.. صاروخ يمرق

من أمام الطائرة، أكاد أسمع صوت حشرجة اللهب المنبعث من ذيله، من شدة قربه منى.. لم يصب أحد من التشكيل، لقد نجحت خطتى فى الطيران على ارتفاع ١٥ مترًا.. ارتفاعنا المنخفض يحمينا منه.. أوامر للتشكيل بالاستعداد للهجوم.. هاهو الموقع أخيرًا والصاروخ الثانى ينطلق من فوق القاذف مخلفًا سحابة من الرمال تحدد الموقع تمامًا.. أحمدك يا رب.. لقد أصبحت فوق الموقع وانتهى الأمر.. فقد تمكنت منه.

– الموقع على شمالنا بالظبط، أنا وطلال حانهاجم مركز القيادة، حسن ومجدى حاتهاجموا الرادار.

وبدأ التشكيل فى التنفيذ بدقة وبراعة لم أكن أنا نفسى أتوقعها منهم. وأرتفعت بالتشكيل إلى ٨٠٠ متر، استعدادًا لقذف القنابل.. وكان الموقع تحتى يبدو وكأنه صورة مجسمة

.. ووضعت الطائرة فى وضع الانقضاض، وغاب كل شىء عن ذهنى ولم أعد أشعر بشىء من حولى، سوى أن عينى قد تحجرتا من خلال جهاز التنشين على مركز القيادة، خشية أن ينحرف التنشين قيد أنملة.. واستمر الوضع لثلاث ثوانى كنت قد وصلت خلالها إلى ارتفاع ٤٠٠ متر، وفى لمح البصر تأكدت من السرعة وكانت ٦٥٠ كيلومتر، وكانت تلك هى اللحظة المناسبة فضغطت بأصبعى على زر إسقاط القنابل. ثم على الفور بدأت فى الخروج من الانقضاض..

– الله ينور يا فندم.. القنابل نزلت فى حجر الراجل اللى فى مركز القيادة!

أسعدنى تعليق حسن أيما سعادة، فقد كان خلفى وكلماته تدل على أن قنابلى قد أصابت الهدف تمامًا، وبهذا توقفت بطارية الهوك عن العمل.. وخرجت من الهجمة الأولى وارتفاعى حوالى ١٠ أمتار هربًا من المدفعية المضادة التى ستحاول أن تصيب أيًا من طائرات التشكيل.. وبدأت الالتفاف بطائرتى استعدادًا للهجمة الثانية.

– كل التشكيل على ارتفاع ١٠ متر عشان الـ م/ ط

وارتفعت بالطائرة مرة اخرى إلى ٧٠٠ متر، ثم وضعت الطائرة فى وضع الانقضاض

على أحد الرادارات. وتكرر ما حدث فى الهجمة الأولى من تحجر عينى على الهدف حتى ضغت على زر إطلاق الصواريخ.. وفى ثوانى معدودات كانت الصواريخ الثمانية تخترق الرادار فتحيله إلى كتلة من لهب..

وانتابنى شعور غريب بالراحة.. كنت أشعر كمن أنزل حملاً ثقيلاً من على كتفيه.. والتفت حولى كى ألاحظ باقى طائرات التشكيل، فرأيت حسنًا ومجديًا يهاجمان ببراعة، رغم أن هناك مدفعية مضادة للطائرات بدأت فى مطاردتنا كى نتوقف عن مهاجمة الموقع، أو على الأقل نرتبك فتأتى هجماتنا غير مؤثرة.

- إيه يا حمدى أخبارك إيه؟

- كله تمام يا فندم.. فى الهجمة التالتة والموقع تقريبًا انتهى وأعلى حاجة فيه دلوقت الرصيف..

ولم أترك حمدى وتشكيله يتمادى فى حماسه، فقد خالف أوامرى بتلك الهجمة الثالثة..

- حمدى أوقف الهجوم خلاص.. جمع التشكيل بتاعك وخد اتجاه العودة

- حاضر يا فندم

- كل الطيارين تبص حواليها كويس، احتمال الميراج يظهر دلوقت

وتركت موقع الهوك وتجمع باقى أفراد التشكيل حولى فى مواقعهم المحددة.. وبعد أقل من دقيقة ظهر على البعد حمدى وتشكيله بعد أن ترك الموقع هو الآخر.

- أنا على يمينك على طول يا حمدى.. مسافتى منك ٣ كيلو..

- شايفك يا فندم، وحاضم عليك

انتابنى شىء من الزهو بداخلى، لكنى قضيت عليه فى لحظتها، حين تذكرت بأنه يجب أن أعود بالثمانى طائرات وكنا مازلنا على بعد دقيقتين من القناة.. كانت عيناى تمسحان السماء بحثًا عن الميراج الإسرائيلى، حيث هى الخطر الذى يهددنا فى هذه المرحلة من الطلعة.. سيناء.. هل سيقدر لى العودة إليك مرة اخرى.. سأبقى على ارتفاع ١٥ مترًا حتى القناة..العرق يتصبب منى بغزارة ليست من طبيعتى.. القناة على مرمى البصر..

- القناة تحتنا يا فندم

انطلقت الكلمات من جابر فى جهاز اللاسلكى، وكان يبغى أن يطمئن الجميع إلى أننا أصبحنا فوق أرضنا وفى حماية الدفاع الجوى، الذى سيتكفل بأية طائرة معادية مقتربة منا.. وشعرت بأن الغدة اللعابية عندى قد بدأت تعمل لتزيل جفاف حلقى الشديد الذى بدأت أشعر به الآن فقط..

وما أن عبرت القناة وأصبحنا فوق الضفة الغربية، حتى بادرت بالتسلق التدريجى حتى وصلت بالطائرة إلى ارتفاع ١٠٠ متر وتنفست الصعداء، وخيل إلى أن هذه المائة متر ارتفاع كبير جدًا، رغم أننا نتدرب على هذا الارتفاع فى مرحلة الطيران المنخفض.. ثم تابعت التسلق بعد فترة إل ارتفاع ٨٠٠ متر فامتلأت عيناى بخضرة المزارع والحقول الممتدة أمامى، فانزاح عنى كل تعب كنت أشعر به، بل سرى فى داخلى استرخاء غريب..

وهبطنا ثمانى طائرات بسلام، وغادرت طائرتى بعد أن أوقفت المحرك، وفوجئت بالميكانيكية وهى تتجمع ثم يحملونى لأعلى وهم يهتفون باسم مصر.. وشعرت بحرج شديد وطلبت منهم أن ينزلونى.. فاستجابوا على الفور، لكن أمطرونى بقبلات لا حصر لها.. والكل يردد كلمات واحدة كأنهم متفقون عليها.

- ألف مبروك... حمدًا الله على السلامة

وفى دقائق معدودات كنا قد تجمعنا مرة أخرى فى الخيمة، الكل يكاد يقفز فرحًا وطربًا.. الجميع يتكلمون ولا أحد يستمع.. الطيارون يحتضن بعضهم

بعضًا.. الكل يقبل بعضه.. ثم تتكرر الأحضان والقبلات.. المشتركون فى الطلعة يحكون للباقى تفاصيل ما تم فى الطلعة وما شاهدوه لدى اليهود..

يقطع تلك الحكايات تعليقات وضحكات الباقين..

- شفت المدفع اللى كان على يمين النقيب حمدى؟

- أنا قلت جابر حيرشق فى الأرض... كان بينه وبين الأرض مش أكتر من متر

- واحنا رايحين قلت النقيب محمد حايخبط فى السلك اللى قبل القناة

- كنا طايرين ولا لما نكون بنزحف بالطيارات

- الواد طلال رقع الصواريخ بتاعته والعساكر بتاعتهم بتجرى ناحية الرادار

- كانوا بيجروا لقضاهم

- بس النقيب محمد قومندان صح

- أنا مشفتش الصاروخ اللى بتقولوا عليه ده

وفى خضم هذا كله لابد وأن أنسحب من بين هؤلاء السكارى المنتشين بنصرهم الذى ذاقوا حلاوته.. فتوجهت لمكتبى فى مبنى السرب وأنا أكاد أطير زهوًا.. وانتهيت من إبلاغ القيادة بنتائج الطلعة.. وكان وقت الغروب قد حان، فخرجت من الغرفة ناظرًا إلى الأفق إلى لا شىء، أسترجع ما حدث..

وبعد لحظات فوجئت بقنديل يقبل على ولم أكن قد شاهدته بعد الطلعة.. واحتضننى قائلاً:

- حمدًا الله على السلامة يا فندم.. صور الأفلام بتقول إن النتايج ممتازة

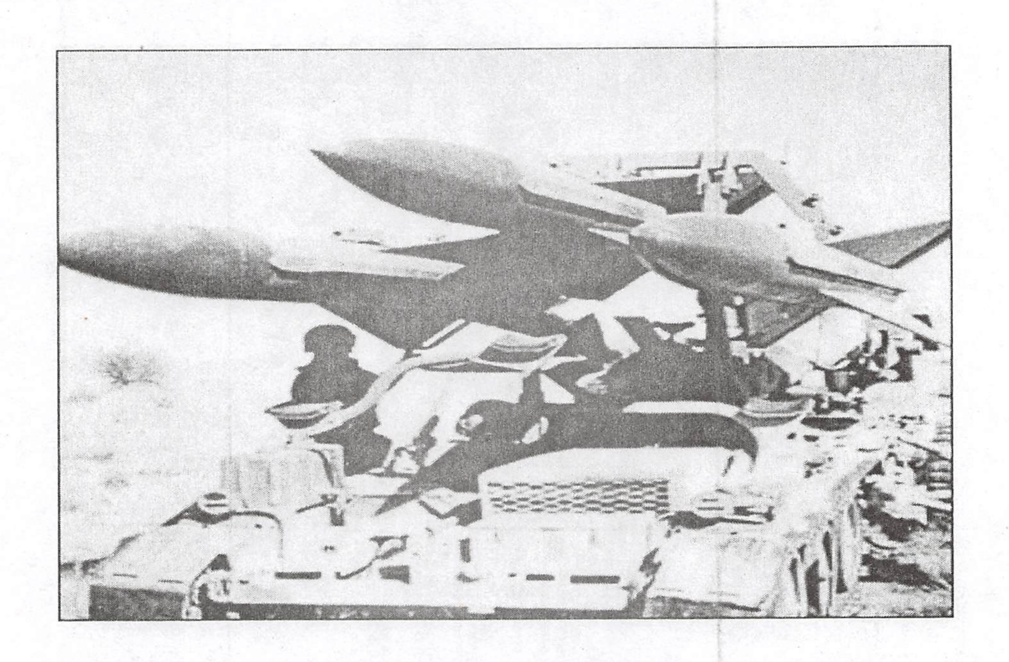
ثم وضح الانفعال عليه، وأدار وجهه ليخفى دموعه.

- أنا كنت خايف قوى يا نقيب محمد.. مع أنى كنت هنا على الأرض

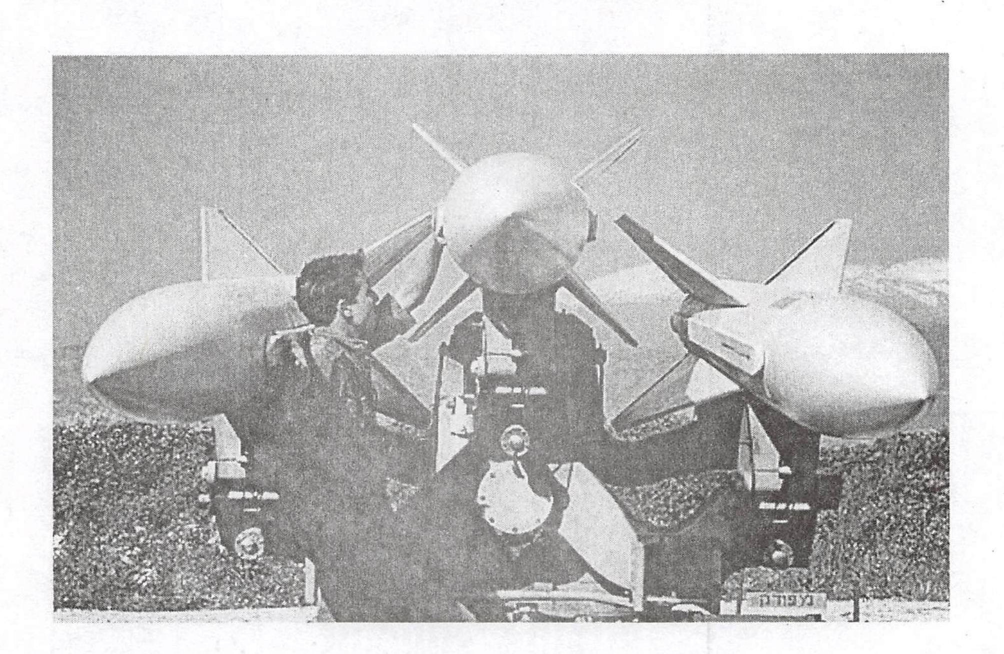


اللواء طيار محمد زكى عكاشة داخل طائرته الميج - 15





صواريخ الهوك الإسرائيلية المهزومة على يد البطل اللواء طيار محمد عكاشة قائد سرب
تدمير موقع صواريخ هوك الإسرائيلية





اللواء عكاشة يستقبل عدداً من شباب جمعية أصدقاء المحارب برفقة المؤلف

عميد طيار شريف محمد عرب

(الحاصل على وسام نجمة سيناء)



ولد البطل شريف فى حى الروضة بمصر القديمة بالقاهرة[١٣] فى اليوم السابع من شهر يونيه ١٩٤٤، ومرت الأيام واجتاز البطل مراحل تعليمه المختلفة، وكانت سمته التفوق فى الرياضة البدنية كما كان بطلا متميزًا فى معظم الألعاب الرياضية وفى مرحلة الدراسة الثانوية التى تمثل بداية النضوج والشباب انضم بطلنا إلى لاعبى الهوكى فى النادى الأهلى وفريق مصر تحت ٢١ سنة.

وحصل بطلنا على الثانوية العامة عام ١٩٦١، وكان يتمنى أن ينضم إلى رجال القوات المسلحة إلا أن الظروف حالت بينه وبين تحقيق رغبته فالتحق بكلية الزراعة وأنتظم فى الدراسة بها واستمر على ذلك لمدة عامين كاملين إلا أنه كان فى كل مرة تعلن فيها القوات المسلحة عن حاجتها إلى طلبة الكليات العسكرية يسرع دائمًا فى التقدم إليها.

وكان على موعد مع القدر فما لبث بعد عامين من المحاولات أن كلل الله محاولاته بالنجاح وتحقيق أمنيته التى طالما يتمناها

فانضم إلى إخوة له فى كلية الطيران عام ١٩٦٤ ضمن الدفعة الثامنة عشرة.

ونجح فى القسم المتوسط وكان ترتيبه الأول فى الطيران على سرب الكلية وانتقل إلى القسم النهائى واستمر رؤساؤه فى توجيهه والإشراف عليه حتى جاء ترتيبه فى القسم النهائى الأول على دفعته فى الطيران وتخرج بطلنا من الكلية

---

(١٣) المجلة العسكرية عدد ٢٨٣ الصادرة فى أكتوبر ٢٠٠١- بطل فى سماء الجيش الثالث الميدانى.

والتحق بأحد الأسراب المقاتلة حيث عين قائدًا لأحد أقسامه وهو ما زال برتبة ملازم طيار ورقى إلى رتبة الملازم أول طيار فى يونيو ٦٨ ونقل إلى وحدة تدريب المقاتلات وقام بالتدريس لثمانى فرق طيران مما زادته خبرة أكثر فى مجال الطيران رغم حداثة رتبته وقد زادت هذه الفترة من كفاءته وقدرته ليكون مدرسًا كفئًا للطائرات ميج ١٧ نهارى وليلى.

وفى يوليو ١٩٧١ رقى البطل إلى رتبة النقيب الطيار وفى يناير ٧٢ عين قائدًا للسرب.

مع شروق شمس السادس من أكتوبر سنة ١٩٧٣ حددت مهام السرب قيادة البطل الرائد طيار شريف محمد عرب بتدمير موقعى هوك بالحبرى والمليز بقوة ١٦ طائره تحت قيادته والاستعداد لإعادة الضرب من موجة ثانية ثم يستعد لتنفيذ أى مهام تطلب منه لمعاونة الأعمال القتالية للجيش الثالث الميدانى وفى الساعة الواحدة ظهرًا توجه الطيارون إلى طائراتهم للكشف عليها وإدارة المحركات للتأكد من أن كل شىء أصبح جاهزًا للانطلاق وتأكدوا أن كل شىء تم بنجاح وفى الموعد المحدد دوت أصوات المحَركات لتملأ الدنيا صخبًا وزئيرًا وبعد لحظات أقلعت طائرات السرب تحت قيادة البطل فى أزواج قتالية من الممر الرئيسى لتنفيذ أول واجبات حرب التحرير.

لكن حدث ما لم يكن متوقعًا بعد أن أقلعت الطائرات بعشرين ثانية حدث ماس كهربائى لطائرة بطلنا نتج عنه سقوط الخزانات الاحتياطية المعلقة فى جسم طائرته وكان عليه أن يقدر موقفه فى ثوانى ويتخذ قراره فى هذا الموقف فإن طائرته بهذه الحالة لا يمكنها الوصول إلى أهدافها والعودة ثانية وهذا يعنى أنه يجب عليه العودة إلى القاعدة لإصلاح العطل، ولكن ذلك قد ينال من الروح المعنوية لأفراد السرب وقد يهدد بفشل أول طلعة وأهمها فى حرب التحرير

كما أحس البطل بأنه سوف يفقد شرف قيادة سربه فى أول هجمات حرب التحرير وبعزيمة الرجال وروح الأبطال قرر البطل الاستمرار فى تنفيذ المهمة

حتى لو اضطر إلى أى هبوط اضطرارى أو القفز بالمظلة بعد تحقيق المهمة أو أثناء العودة فإن المهمة يجب أن تتحقق بأى ثمن.

وفعلاً توجهت الطائرات إلى أهدافها وكانت تدمر الأهداف تدميرًا تامًا وأمر البطل الطيارين بالعودة مباشرة حتى لا يتعرضوا لاشتباكات بعد نجاح المهمة.

وفى اليوم الثامن من أكتوبر الساعة السابعة صباحًا طلب قائد الجيش الثالث الميدانى طلعة سرب بقوة ١٢ طائره لوقف تقدم إحدى كتائب العدو المدرعة والمتقدمة على مسافة ٢٠ كيلو متر شرق القناة على المحور الجنوبى وصدرت الأوامر إلى بطلنا بتنفيذ هذه المهمه فقام بطلنا بإصدار تعليماته للطيارين المنفذين تحت قيادته وفى الوقت المحدد أقلعت اثنتا عشرة طائرة تحت قيادة البطل متوجهة إلى الهدف متخذة الطيران المنخفض ٢٠ مترًا فوق سطح الأرض ووصل إلى الهدف

و تم التعامل معه بنجاح وتم تدمير أربع عشرة مدرعة وعادت جميع الطائرات إلى قواعدها سالمه

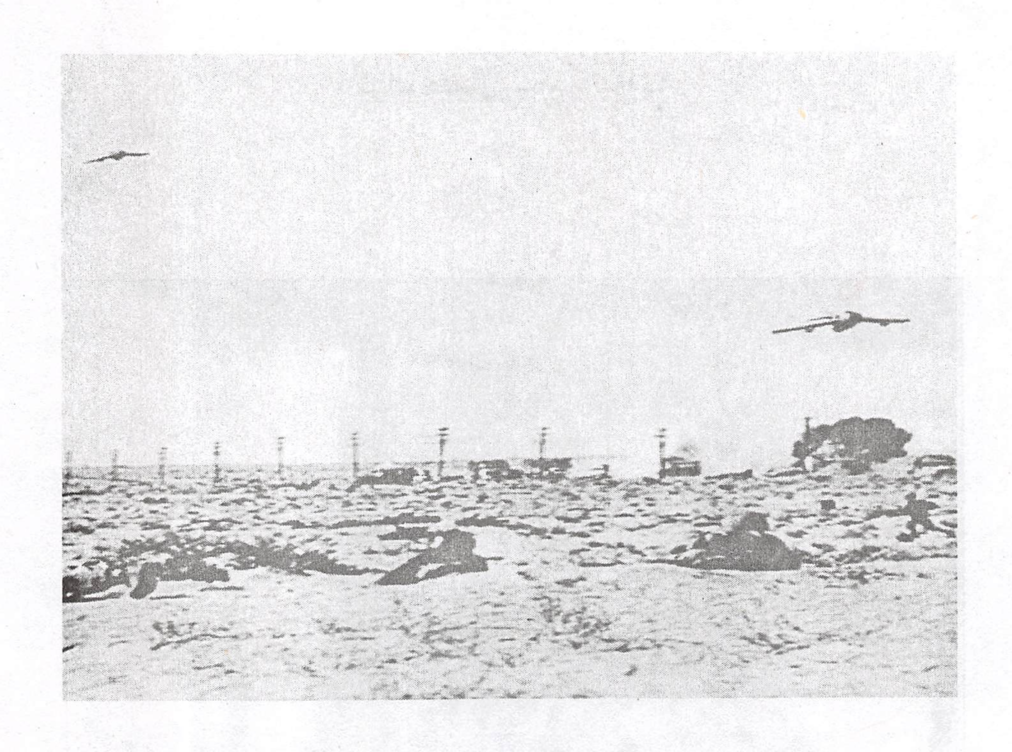
وفى الساعة الواحدة والنصف ظهرًا من نفس اليوم طلب قائد الجيش الثالث الميدانى طلعة سرب بقوة ١٢ طائره لإيقاف تقدم لواء مدرع للعدو يتقدم داخل ممر متلا وصدرت التعليمات إلى البطل بتنفيذ هذه المهمة وعلى الفور أصدر تعليماته إلى السرب وأقلع السرب فى الوقت المحدد ووصلوا إلى منطقة الهدف ولكنهم لم يجدوا هذا الهدف بل وجدوا هدفًا صغيرًا؛ حيث أمر البطل جزءًا من قواته بالتعامل معه واتجه مع باقى السرب إلى جبل أم خشيب؛ حيث يوجد مركز قيادة وإعاقة للعدو فقام بقصفه بواسطة الثمانى طائرات المتبقية معه وكان هذا الموقع مدافع عنه دفاعًا مكثفًا مما اضطر بطلنا إلى التسلل داخل الوديان وعمل هجوم مفاجئ عليه من الاتجاه غير المتوقع أن يتم منه الهجوم فأحدث به خسائر كبيرة وعند العودة هاجمت ثمانى طائرات من طراز فانتوم البطل وطائراته فأصدر أوامره بالاشتباك معها.

و تمكن البطل من إسقاط إحدى هذه الطائرات بضربه مركزه بثلاثة مدافع ففرت باقى الطائرات الفانتوم مذعورة بينما أصيبت إحدى طائراتنا وتمكن الطيار من القفز بالمظلة وعادت باقى طائراتنا إلى قواعدها سالمة.

وفى التاسع عشر من أكتوبر صدرت الأوامر من المركز الرئيسى للقوات الجويه بتكليف ثمانى طائرات محملة بالقنابل والصواريخ بضرب كوبرى العدو عند الدفرسوار، وكانت هذه المهمة تعتبر من المهام الانتحارية نظرًا لشدة كثافة وسائل الدفاع الجوى المعادى حول هذا الكوبرى سواء من الصواريخ ذى المدفعية المضادة للطائرات أو من المظلات الجوية المعادية وكلف بطلنا بقيادة القوة التى ستقوم بتنفيذ هذه المهمة وعلى الرغم من أن هذه المهمة انتحارية فإن البطل ورفاقه مضوا إلى الهدف مؤمنين بالله وبوطنهم حريصين على تحقيق المهمة حتى لو استشهدوا جميعًا فى سبيلها، وأقلعت الطائرات من قواعدها وعند وصولها شمال مطار فايد بخمسة كيلو مترات اعترضتها مظلة جوية للعدو بقوة ١٢ طائرة ميراج .. فأصدر البطل أوامره لقائد الرف الثانى ٤طائرات بالانطلاق إلى المعبر المحدد وتدميره بأى طريقة حتى لو استشهد.. بينما قام البطل مع الرف الأول بالاشتباك مع الطائرات الميراج رغم عدم تكافؤ القوات قواتنا ٤ طائرات ميج -١٧ مقابل ١٢ طائرة ميراج للعدو تمكن البطل من إسقاط إحدى هذه الطائرات ففرت باقى الطائرات بينما أصيبت إحدى طائرتنا واستشهد الطيار وتمكن الرف الثانى إصابة الكوبرى وتعطيل العمل على المعبر..

وفى الثانى والعشرين من أكتوبر صدرت الأوامر بالتعامل مع مدرعات العدو داخل مطار فايد بقوة ثمانى طائرات وفى الموعد المحدد أقلع البطل مع طائراته الثمانى تحت قيادته إلى الهدف المحدد ونجح فى تدمير ٦ مدرعات للعدو والعودة إلى قاعدته بجميع الطائرات سالمة.

وتوالت الأيام والبطل مع رجاله ضمن قواتنا الجوية لا تهدأ لهم حمية أشداء على أعدائهم يلقنونهم فى كل مرة درسًا قاسيًا ستظل إسرائيل والعالم.أجمع يتدارس أثره على مر العصور.



الميج 17 تقصف مواقع العدو فى حرب أكتوبر المجيدة

لواء طيار سمير فريد



وتوفى هذا البطل الجسور بتاريخ مارس ١٩٩٨

رحم الله البطل الشجاع.. وأنزله منازل الشهداء.. وألحقنا به على الإيمان الكامل إن شاء الله..

شغل هذا البطل قائد لواء أحد أسراب الميج ١٧ فى حرب الاستنزاف، ويروى إحدى قصص بطولاته اللواء محمد عكاشة فى مجموعته القصصية (قصر فى الجنة) تحت عنوان "النسور لا تعرف الخوف" فيقول:

اندفع طيارو السرب إلى استراحة الطوارئ متزاحمين على بابها الضيق بعد أن شاهدوا قائدها قادمًا فى عربته وبصحبته المقدم سمير فريد قائد اللواء الذين هم أحد أسرابه... فى لحظات انتظموا فى جلستهم داخل الاستراحة يترقبون ما سيقوله قائد اللواء.. قطع الرائد محمد قائد السرب الصمت الذى خيم عليهم..

- سيادتك تشرب شاى؟

- لأ قول للعسكرى يجيب لى قهوة سادة فى كباية.

والتفت إلى طيارى السرب.

- اللى عايز يشرب حاجة يطلب.. اللى عايز يدخن يتفضل..

على الفور علق أحد الطيارين :

- أنا عايز أدخن يا أفندم.. بس ما فيش معايا سجاير..

ضحك الجميع.. وخفف ذلك من الرهبة التى كانت تسود المكان.. فانطلقت أعواد الكبريت تطرقع فى الهواء.. فقد كان معظم الطيارين من المدخنين.

- حا تكلم عن الطلعة اللى حا نعملها بعد العصر.. الأوامر ٤ طيارات حا تهاجم منطقة العدو اللى فى رمانة، وأربع طيارات تهاجم موقع الهوك اللى فى بالوظة.. الرائد محمد هو اللى حا يتولى مهاجمة صواريخ الهوك، وأنا سأقود التشكيل اللى حا ياجم رمانة..

استمر المقدم سمير ساعة يشرح تفاصيل الطلعة ويدقق المهام على كل طيار من المشاركين.. ويكرر الأوامر أكثر من مرة.. كان سر هذا التكرار إنها المرة الأولى التى يشارك فيها الطيارون الذين تحت قيادته فى مهاجمة مواقع العدو..

هذا اليوم تملكه شعور بأنه لا بد وأن يكون معهم فوق المواقع الإسرائيلية.. وتخيل سمير أن الطيارين يسودهم التوتر رغم أنهم جميعًا قد هاجموا المواقع الإسرائيلية عدة مرات.. فأنهى أوامره وهو يشعل سيجارة من العلبة الثانية..

- ربنا معانا.. وحا يوفقنا إن شاء الله.. أى أسئلة ؟

كان طبيعيًا بعد هذا الشرح المطول، والتلقين المفصل ألا تكون هناك أية أسئلة..

انصرف الجميع خارج الاستراحة.. واصطحب المقدم سمير معه الرائد محمد وجلسا منفردين فى منطقة مزروعة بالخضراوات خلف دشمة إحدى الطائرات..

- محمد.. إنت حا تعدى القناة قبلى بدقيقة.. علشان أدخل أنا والتشكيل بتاعى بعد ما تكون دمرت الهوك.. عايزين نعمل نتيجة كويسة من غير خسائر إن شاء الله..

كان محمد يشعر بما يدور فى نفس قائده من قلق وانفعال فأشفق عليه من عناء هذا الإحساس..

- يا فندم ما فيش داعى للقلق اطمئن، والطلعة حاتتنفذ زى ما سيادتك قلت بالضبط.. الطيارين عندى فى السرب ملتزمين قوى..

شعر سمير بأن محمد يعرف ما يدور بداخله، وأراد أن يتخفف من بعض ما يعانى خاصة ومحمد تربطه به مودة خاصة بعد أن خدم تحت قيادته، وبينهما صداقة شخصية رغم اختلاف الرتب..

- نفسى يا محمد الطلعة بتاعة النهاردة تجيب نتيجة كويسة.. أنا أصلى فى حرب ١٩٦٧ انضربت وموش قادر أنساها لغاية النهاردة.

قطع حديثهما أحد لضباط همس فى أذن محمد بشىء جعله يستأذن منفعلاً، وما إن ابتعد قليلاً حتى سمعه يهدد ويتوعد بصوت عالٍ ثم عاد إلى مجلسه وهو ينتقض من آثار ثورته..

- إيه يا محمد.. فيه إيه ؟

- يا فندم سواق غبى حرق موتور العربية علشان سايق من غير ميه..

- طيب هدى نفسك.. يدخل مكتب بكرة ويتخصم منه ثمن الموتور.

انطلقت الطائرات فى موعدها.. وما هى إلا عشر دقائق، وكانت الطائرات تعبر قناة السويس.. اطمأن كقائد عندما رأى طائرات التشكيل زاحفة حولى فى أماكنها تمامًا.. فى الوقت المحدد ارتفعت طائرات التشكيل فوق الموقع الإسرائيلى فى ثوانى معدودات انقلبت المنطقة إلى كتلة من الجحيم.. اندفع طيارو التشكيل يقذفون الموقع بقنابلهم وصواريخهم مغلفة بحقد غريزى لكل ما هو إسرائيلى فى الوقت الذى كان الموقع يبادلهم النيران من مواسير المدافع المضادة للطائرات كأنها خراطيم لهب مستمرة.. وفى خضم نشوة الجميع بقرب نجاح مهمتهم بعد أن شاهدوا النيران قد بدأت تستشرى فى الموقع.. جاء صوت المقدم سمير فى اللاسلكى:

- محمد.. أنا انضربت فوق الموقع وراجع..

أصيبت طائرة سمير بطلقات المدفعية المضادة للطائرات مما جعلها ترتج بعنف شديد.. لكنه استطاع بخبرته السيطرة عليها قبل ارتطامها بالأرض بأمتار قليلة.. عقدة المفاجأة ألسنة الجميع.. ران عليهم الصمت حتى جاء صوت محمد فى اللاسلكى مندفعًا كالطلقات..

- خير يا فندم.. الطيارة سليمة ؟.. سيادتك فين بالضبط؟

- أنا بعدت عن الموقع حوالى خمسة كيلو.. وارتفاعى ١٠٠ متر.

- إن شاء الله سليمة يا قومندان.. صلاح يقود التشكيل.. وأنا حا أطير حماية جنب سيادتك..

- كل الطيارات ترجع.. موش عايز حد جنبى.. محمد ارجع مباشرة على المطار..

كان يخشى الطائرات الإسرائيلية التى على وشك الوصول إلى المنطقة لاعتراض طائرات التشكيل، والمهمة نجحت تمامًا ولا داعى لخسارة طائرة من التشكيل فى قتال غير متكافئ.. خاصة وأن الوقود فى الطائرات يكفى للعودة فقط.. انتبه سمير لطائرته فوجد أنها تعمل بقدرة ضعيفة للغاية.. فأيقن أنه لن يصل إلى القناة إلا بمعجزة..

الطيارة فيها دخان فى الكابينة.. لكن خفيف.. السرعة ٣٠٠ كيلو فقط وموش عايزة تزيد.. المحرك تقريبًا بيشتغل ٧٠٪ منه.. البوصلة عطلانة..

وعم الصمت فى اللاسلكى مرة أخرى فلم يكن فى مقدور أى من طيارى التشكيل الذين فى طريق العودة إلى المطار أن يفعلوا له شيئًا.. حتى محمد الذى امتثل لأمر العودة أيضًا.. لكن كلماته لم يكن لها أى فائدة تذكر..

وتملك سميرًا إحساس مرير بالعجز.. فمصيره أصبح مرهونًا بما ستفعله تلك الكتلة الحديدية الطائرة.. شعر وأنه مكبل بسلاسل غليظة وهو البعيد عن الأرض.. المحلق فى الفضاء الرحب.. المسافة إلى قناة السويس أربعون كيلو مترًا.. سيمر فوق مواقع إسرائيلية.. وبسرعته هذه وارتفاعه هذا ستجهز عليه

تلك المواقع بصواريخها ومدفعيتها.. وآه لو لمحته الطائرات الإسرائيلية القادمة لاعتراضهم.. سيكون صيدًا سهلاً لهم.. والبراشوت لن ينفتح إلا إذا كان على ارتفاع ٣٠٠ متر فهذا أقل ارتفاع لفتح المظلة.. السرعة ٣٠٠ كيلو متر فى الساعة ولو تناقصت هذه السرعة ثلاثين كيلو فقط ستهوى الطائرة على الأرض خاصة وأن ارتفاعه مائة متر، فقط.. يحاول أن يكسب بعض الارتفاع لكن الطائرة تتمنع ولا تستجيب..

- سيادتك فين دلوقتى ؟

- داخل على القناة كمان ثلاث دقائق..

يدعو ربه أن يعبر القناة.. فهو لا يريد أن يهبط اضطراريًا عند اليهود.. سيتم أسره دون شك.. الأسير إنسان منزوع الإرادة رغم إرادته.. رتبته ومنصبه كقائد لواء جوى ستجعله مكسبًا كبيرًا لهم.. الأسير يرجع بشخصية مختلفة تمامًا.. زوجته وأبناؤه سيفتقدهم..

- أنا فوق القناة بالضبط.. نفس الارتفاع ونفس السرعة ومتجه للغرب..

تنفس بعمق وهو يرى لون الحقول الخضراء ممتدة أمامه والفلاحون يلوحون له بأيديهم.. حاول مرة أخرى أن يكتسب بعض الارتفاع.. وانتفض قلبه فى صدره وهو يرى الطائرة وقد بدأت تستجيب ببطء.. ولكن.. فرحته ماتت سريعًا.. حيث توقفت عن الارتفاع بعد ثمانين مترًا فقط..

- تشكيل أسد.. على ارتفاع ٤ آلاف متر.. السرعة تسعمائة.. الاتجاه ٢٣٠ درجة...

جاءت تلك الكلمات من من أحد قادة التشكيلات العائدة من المعركة.. ورغم إنه مكبل فى ذلك القفص الطائر لكن سخريته غلبته فهو على الأقل استبعد فكرة أن يكون أسيرًا..

- ٤٠٠٠ متر يا ظالم وأنا نفسى فى ٣٠٠ متر بس !

مرت الدقائق بطيئة.. وبدأت معالم المطار تظهر عن بعد فانتابه إحساس غامر بالطمأنينة.. فالطائرة ستصل إلى المطار.. وما لبث برج المراقبة فى النداء عليه..

على الفور أصدر محمد أوامره لعربة المطافئ والإسعاف ومعها طبيب القاعدة أن يكونوا على أهبة الاستعداد لمواجهة أية عواقب قد تنجم عن نزول الطائرة..

اقتربت الطائرة فى خط مستقيم فى اتجاه الممر، وأنزلت عجلات العبوط، وتنفس محمد الصعداء.. فقد كان هناك شك كبير فى نزول تلك العجلات خاصة وأن الطائرة مصابة فى أماكن كثيرة.. اقتربت الطائرة ببطء واضح.. لكن محمد كان يشد من أزر سمير بكلمات مطمئنة حيث المرحلة الأخيرة هى أصعب مراحل الهبوط..

قبل بداية الممر بأمتار قليلة وكانت الطائرة على ارتفاع ثلاثين مترًا تقريبًا صرخ سمير فى اللاسلكى..

- الطيارة بتحدف شمال وموش قادر أسيطر على عصا القيادة..

وفزع محمد من هول منظر الطائرة وهى غير مسيطر عليها، ولكنه حاول أن يوجه سمير إلى أى شىء قد يكون فيه نجاته وهبوطه سالمًا.

- استعمل الدفة اليمين.. الدفة اليمين..

ولكن الوقت لم يمهل سميرًا لعمل أى شىء فقد اندفعت الطائرة إلى الأرض الطينية الموجودة بين ممرات الهبوط.. وما أن لامست الأرض حتى أخذت فى الاندفاع تارة لليمين بعنف ثم ترتد إلى اليسار بأعنف.. وكأنها ثور إسبانى جامح.. الأجنحة ترتفع ثم تهوى.. كل ذلك وسط أتربة مثارة تحيط بالطائرة من كل جانب.. وأخيرًا استقرت بعد مئات الأمتار على الأرض..

استشعر محمد فى نفسه أن سميرًا لابد وأنه قد أستشهد.. فلم يحاول الذهاب إلى مكان الطائرة.. فخرج إلى الخلاء ينظر إلى الأرض وهو غير

مصدق.. ولم يشعر كم مضى عليه من الزمن على هذه الحالة.. حتى فوجئ بطاقم برج المراقبة وهو يصرخ منادياً عليه.. فالمقدم سمير كتبت له النجاة، وهو حالياً فى استراحة الطيارين.. لم يشعر محمد إلا بأنه خلال ثوانى كان أمام الاستراحة.. اندفع كالصاروخ من بابها فوجده ممدداً على أحد الأسرة المخصصة لمبيت طاقم الطوارئ.. لم يشعر بنفسه إلا وهو يرتمى فوقه يبكى دون وعى.. فما كان من سمير إلا أن ربت على رأسه وقال بصوت واهن:

- أنا كويس يا محمد.. الحمد لله ما فيش حاجة..

نظر محمد إلى قائده نظرة ملأها الود والمحبة.. لكنه توجس فى نفسه حين لاحظ أن وجهه ممتقع اللون بصورة شديدة.. فانتحى بالطبيب جانباً يسأله عن سر هذا الشحوب..

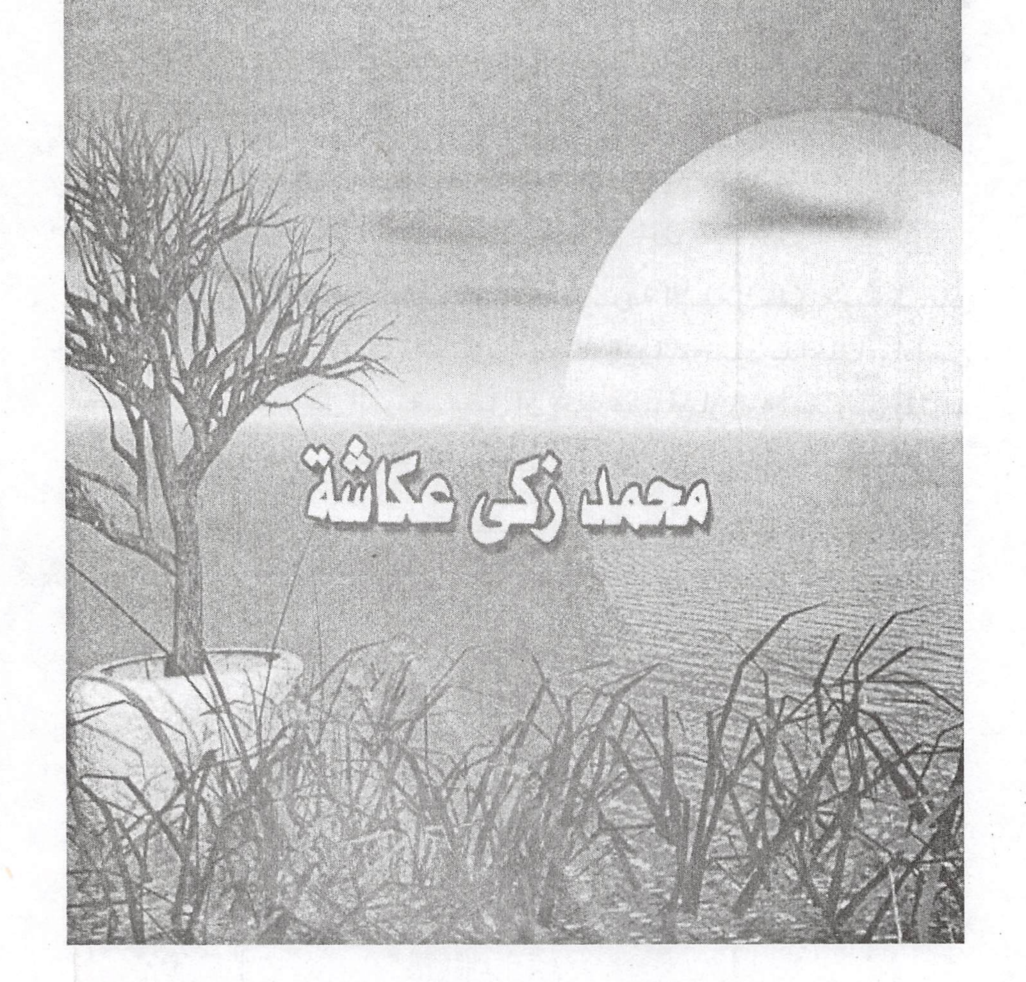
- هو كويس وما فيش أى حاجة.. الحمد لله.. ده بس من الصدمة العصبية.. وأنا أعطيته حقنة علشان آثار الصدمة.. لكن لازم ينزل المستشفى للاطمئنان..

حاول سمير أن يمشى على قدميه حتى عربة الإسعاف لكنه سقط على السرير.. فقام محمد وبعض الطيارين بحمله إليها.. وتمدد بداخلها.. اطمئن محمد على راحته داخل العربة.. وقبل أن يغادرها.. أشار إليه سمير أن يقترب منه.. فمال عليه حتى يسمع صوته الواهن:

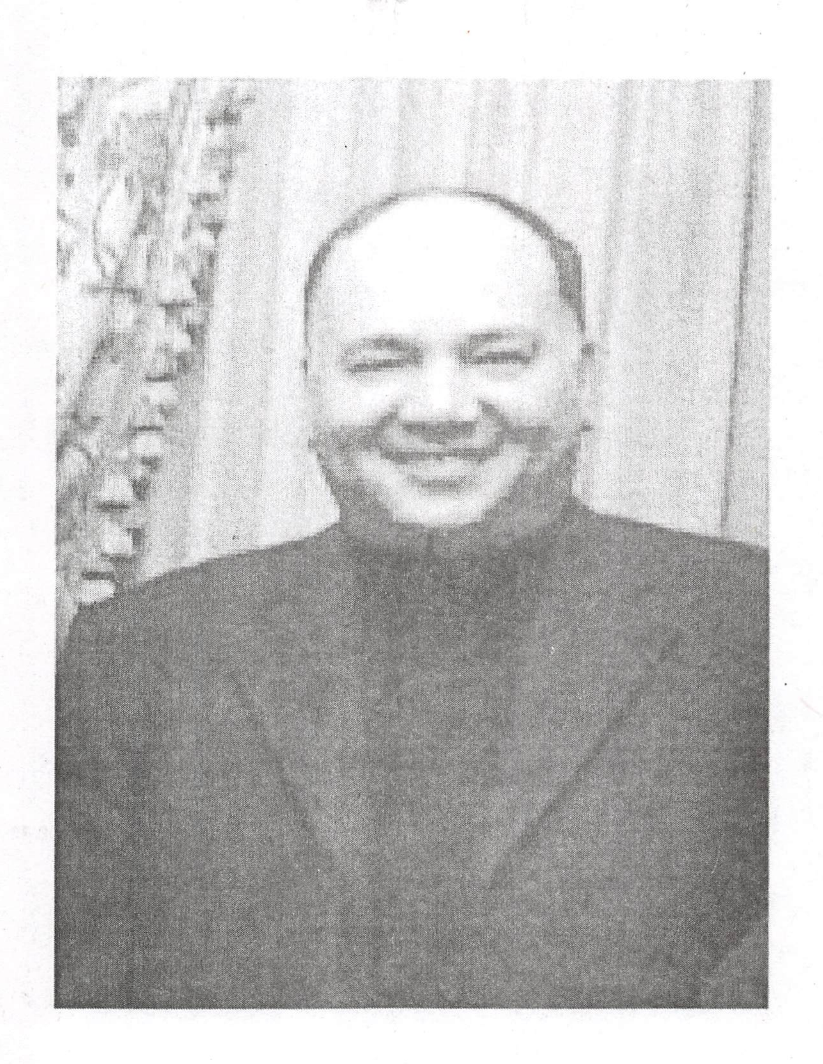
- أنت مكانى يا محمد.. وتخصم موتور العربية اللى اتحرق من الواد السواق..

***

قصر فى الجنة



لواء طيار أركان حرب عصام أحمد محمد



نسر آخر من نسورنا البواسل يروى لنا مسيرة حياته فيقول:

ولدت فى ١٧- ٩ - ١٩٤٩ بالقاهرة، من حى الحلمية الجديدة

فى نكسة يونيو ١٩٦٧ كنت فى الثانوية العامة

سمعت عن الحرب وشفت الحرب زى كل المدنيين وعرفت المحن التى حصلت للطيران.. موضحتش الصورة الصح

وكانت الصورة اللى طلعت للشعب كله أن الطيران سبب النكسة ومكنتش أعرف وراها ايه وجالى إحساس ان الطيران ده محتاج دعم وأنا كنت شايف فى نفسى أنى ممكن أعلم الناس دى حاجة قلت أخش بقى عشان أعرف إيه هم الطيارين فدخلت الطيران سنة ٦٧ وكانت دفعة استثنائية

ودخلنا على الكشف الطبى كنا حوالى ١٢ - ١٥ ألف والمفروض إن كلية الطيران بتطلع طيار مقاتل وطيار مواصلات وطيار هليكوبتر بس الفترة دى كانوا محتاجين طيار مقاتل بس فكانوا بياخدوهم بس ودول إللى عندهم أعلى لياقة طبية وكان المنطق يقول إنهم ياخدوا طيارين مقاتلات لان فى نقص كبير والبلد محتاجاهم فنجح من ال ١٢ الف حوالى ٢١٣ واحد دول اللى عدوا من الكشف الطبى نظر، ونفسى، وجسمانى، وخلافه.. واكتشفت وقتها حاجة غريبة إن مش كل واحد يروح الطيران يبقى طيار، الطيران ده عامل زى الكورة زى المزيكا اللى عنده موهبة بينموهاله ويبقى طيار والى معندوش موهبة لا يمكن يبقى طيار

ووقت التدريب محسوب بالدقيقة فأنت تدريبك كذا ساعة مينفعش تاخد ساعة زيادة وفى خلال الساعات دى تبقى طيار ومؤهل أنك تتطير فا تصفينا من ال٢١٢ بقينا حوالى ٥٠ واحد، ودول جزء راح روسيا وجزء فضل فى مصر أنا واحد منهم قعدوا يصفصفوا فيهم لحد ما بقوا ١٦ طيار من مصر لا غير وبقيت الخمسين اتخرجوا من روسيا .

واتخرجنا فى ٣١ يناير ١٩٦٩ فى حرب الاستنزاف على أشدها واخدت فرقة طيارة ميج ١٧ ودى أول طيارة مقاتلة فى مصر ودى إمكاناتها محدودة لكن مهماتها كبيرة قوى ومناورتها عالية قوى ولذلك محتاجة طيار مقاتل كويس قوى

فأنا أتدربت على الطيارة دى ودخلت بيها حرب الاستنزاف وكان اليهود واخدين صيت عالى قوى وعملوا دعاية جامدة عشان ملقوش طيارين ادامهم وكانوا مخططين لكدة ولازم الطيران المصرى يتضرب على الأرض وعملوا كل تخطيطهم وتحضيراتهم السياسية على كدة إن الطيران ميشتركش وعشان كدة عرفت أن سبب النكسة هو الطيران مش عشان هو اشترك فى المعركة بس عشان اليهود مخلوش طيرانا يشترك ولو كان اشترك كان ميزان المعركة اختلف تمامًا وكان فيه طلعات قوية حوالى ٤٠ طيار عملوا بطولات رائعة لا يمكن حد يتخيلها فى وقت الظروف الى كانوا فيها ودول مخافوش ولا جبنوش زى ما ناس كتير قالوا وكانت الممرات مضروبة وكانوا إلى بيطلعوا بالطيارات عارفين أنهم حيموتوا ومع ذلك طلعوا دول عملوا بطولات فى ٦٧ والحاجات دى عرفتها لما دخلت.

ولما اشتركت فى الأسراب والتشكيلات والحرب عرفت الكلام ده.

إن الطيران جاله سمعة ماكنش له يد فيها ودخلت الحرب واشتركت.. وعملنا طلعات.. فعلا إنجازات كويسة قوى

وفى حرب الاستنزاف كان اليهود سبقونا بتكيكات كتيرة قوى لان تعليمهم كان فى الغرب واحنا كان تعليمنا من الشرق وكانت روسيا علمتنا إزاى نستخدم الطيارة فى الظروف العادية بس مش فى ظروف الحرب

واحنا كمصريين احنا اللى بدأنا نجرب فيها كل التجارب اللى احنا بنسمع عنها واحنا شوفناها عشان نطوعها للاستخدام فى الحرب.. وحققنا بيها نتايج هايلة.. والروس مكنوش مصدقين ان احنا بنعمل بالطيارات بتاعتهم الحاجات دى.

فيه طيارين كتير عملوا بطولات كتير قوى وان حرب الاستنزاف فى رأيى هى الأساس اللى علمنا إزاى نخش حروب، أنا فى حرب الاستنزاف اشتركت فى ضرب مواقع صواريخ وضرب مواقع أرضية كتير ومواقع صواريخ الهوك التى هى المفروض تضربنا وكان اللواء محمد عكاشة هو قائد التشكيل وكانوا بيلاقوه فى حضنهم رغم أن صواريخ الهوك دى وقتها هى أحدث صواريخ فى العالم وكانت أمريكا عملاها لهم ولكننا كنا بنروح نضربهم

وحققنا بيها نتايج عالية وعظيمة

ندخل بقى لحرب أكتوبر ونحضر نفســـــنا لحرب كبيرة جاية وكان الريس عبد الناصر قال: "إن ما أخذ بالقوة لا يسترد إلا بالقوة " ولازم نعمل حرب عشان نحرر أراضينا لان مينفعش نرجعها من غير حرب ولو فى إمكان أننا نتفاوض لازم الاول نحارب وننتصر ونحرر أراضينا وبعد كدة نتفاوض لكن لازم ناخد تارنا الأول وبدأنا نعد لحرب ٧٣.

وبدأنا نشوف الأهداف المخصصة لينا واتعمل عرض شبيه ليها وبدأنا نتدرب عليه لدرجة ان كل واحد حيبقى عارف الخرم الى حيضربه.

وبدأت حرب ٧٣ ومكنش حد حتى لو قال عارف الميعاد كان عارف بس فى توقع ان ممكن تكون قريبة.

وأنا توقع انها ممكن تكون يوم ٦ أكتوبر عشان بعض الترتيبات زى انه حتوافق يوم كيوبور لكن عشان تحديد ساعة الصفر دى اتعمل عليها دراسات كتيرة قوى فى القوات المسلحة وأنا عشان واخد فرقة أركان حرب فعارف كل الى حصل فيها وإن الساعة ٢ الظهر دى أنسب ساعة لينا وليهم: لينا عشان ده معروف ان ده وقت خروج الموظفين من الشغل وكان اليهود طول الأسبوع الى قبله كانوا بيعملوا

اجتماع مجلس وزراء مصغر أو مجلس حرب عشان يشوفوا حنحارب ولا لأ عشان كان جالهم معلومات إننا ممكن نعمل حرب ووصل أن يوم ٦ أكتوبر الساعة ١ ونص قالهم مدير المخابرات إننا خلاص مش حنحارب وبدأت الطلعات من أول الساعة ٢ الظهر ونفذنا الطلعات زى ما اتدربنا عليها بالظبط وكانت النتايج أكثر مما كنا متوقعينها وكان المفروض نكرر الطلعة دى نعمل طلعة تانية ولكننا محتجناش نعمل طلعة تانية عشان الطلعة الأولى حققت أهدافها بنسبة ١٠٠٪.

طيب إحنا دخلنا حرب ٧٣ وكان قوتنا محدودة فى الطيران وباقى القوات وكان عندنا طيارات معينة روسية وكان المفروض روسيا تدعمك وتطور أسلحتك والمفروض الحاجة اللى تعطل أو تبوظ أو تصاب إنها تستبدل ولكننا مستعوضناش ولا طيارة وكان عدوك بيخسر ويستعوض لكن انت لا... فلو بدانا ١٠ امام ١٠ احنا خسرنا ٤ وهو خسر ٦ تانى يوم احنا حنبقى ٦ وهم ١٠ تالت يوم احنا حنبقى ٤ وهم ١٠ وكانت أمريكا بتعوضهم من كل دول العالم وكانت بتجيب لهم الطيارين بالطيارات من أوروبا وإفريقيا وأنا شفت الطيارات هى كان عليهم علم إسرائيل لكن أنا عارف إن ماكنش فيها طيارين إسرائيلين كان سلوك اليهود معروف وكانا بيحاربوا زى ماتكون بلادهم وبيدافعوا عنها لكن اللى جاى من برة ميهموش النتيجة إيه المهم يعمل طلعات بفلوس وبس وكان معظم الدعم اللى جالهم من غير كفائة ولا دقة ولامهارة خالص.. وكنا بنشوف الطيار فبنقول ده مش كويس وحيعمل ضرب غلط لكن كعدد هو بيخلى الطيار الكويس عشان الاتجاهات الاستراتيجية اللى هو محتاجها والعدد التانى عشان يناور بيه او يسحب بيه مقاتلتنا يسحب به طياراتنا عشان يفضى به سماء المعركة فاحنا مكناش لينا استعواض لقوتنا ومع ذلك قدرنا نخلص حرب أكتوبر واحنا منتصرين ومحدش من الأسرى اليهود إلى مسكناهم فى ٧٣ والطيارين قالوا إن أنتم يا طيارين حاربتم فى ٧٣ إحنا لقينا طيارين فى ٧٣ وملقناش فى ٦٧ وده أعتراف منهم ان احنا كنا بعبع لهم وكانوا كل ما يشوفوا طيارات مصرية فى الجو كان يلغوا الطلعة الجوية بتاعتهم خوفا من الطيران المصرى لأن عارفين إن الطيارين عندنا عندهم موهبة عالية جدا واعتبار الشهادة عالية جدا وماكنش عنده حاجة يخاف عليها

لأنه اما حيموت حيبقى شهيد عند ربنا وبالتالى الطيار المصرى كان بيخش أى معركة بإيمان قوى جدا جدا وده كان راعب اليهود، اليهود كانوا مرعوبين من هذا المنظر لأن الحاجات دى مشوفهاش قبل كده بهذه الكمية المهم خلصنا ٧٣ وخلصنا المهمة المفروضة علينا عملناها وبعد كدة خدنا أرضنا وكان الخطة اللى اترسمت من القيادة السياسية أن نعدى قناة السويس اللى قالك محدش قادر يعديها وكان فى خط بارليف أكبر مانع فى العالم أكبر من خط ماجينو الفرنسى وقالوا إن خط بارليف ده مش حيتدمر غير بقنبلتين ذرية.. وايه.. وايه، كل الكلام ده كلام فاضى.. ضربناه ودمرناه ورجّعنا الأرض.. وبالمفاوضات جبنا بقيت الأرض وده هدف القيادة السياسية وهدف مصر والحمد لله احنا النهاردة منتصرين وأرضنا كلها عندنا وسيناء بتاعتنا وبنروح ونيجى فى سيناء زى ما احنا عايزين وبنسافر سيناء مافيش أى مشكلات خالص..

أذكر أيضًا أحد مواقف حرب أكتوبر إن كان فيه فى تطوير الهجوم إن اليهود دخلوا بمجموعة مدرعة على المحور الأوسط والشمالى فكان انطلب مننا طلعة سريعة جدا.. فكان.. حتى أخذنا بيانات الطلعة واحنا فى العربية المتجهة للطائرة.. لأننا واثقون من ان عندنا خبرة.. لأن لو قالوا لنا إن الطلعة فى الحتة الفلانية فى المكان الفلانى عارفين ان أى واحد مننا حيروح ويدمرها.. ففعلا عملنا الطلعة بتاعة تطوير الهجوم .. فاوقفت بها الهجوم على المحور الأوسط عندنا والقطاع الشمالى، دمرنا دبابات العدو وكانت ناحية الشمال ٢ لواء مدرع فدمرنا المدرعات فأوقفنا هذا الهجوم وكانت دى المهمة اللى اليهود حاطين عليها أمل كبير قوى عشان يطلعوا يعدوا ويخشوا القناة ويخشوا يمين ناحية بورسعيد، خلصنا الحرب وزى ما قلنا إن احنا قدمنا اللى علينا والواجب وكل اللى ماتوا فى الحرب محدش مات كدة فطيس كلهم ماتوا أبطال وفى ظروف عدو بيجدد سلاحه وأنت ما بتجددش سلاحك.. وفى ظروف تعاون الدفاع الجوى والقوات الجوية عالية جدا جدا.. وفى حالة طيران كبير جدا فى المناطق المختلفة وعندنا أنت بتقدر تخش وتحقق اللى انت عايزه.

أذكر أننا فى حرب الاستنزاف كنا رايحين نضرب موقع لليهود وكان الهدف من الطلعة إن احنا نستدرج طيارات اليهود ييجو ورانا عشان يشتبكوا معانا ويضربونا بحيث فى مكان محدد يحصل اشتباك مدبر احنا مخططين له وندخلهم معركة ويكون ده كمين لليهود، عملنا أول طلعة وعشان الدقة فى التنفيذ اللى متعودين عليها فطبعا مشعروش غير بعد ما روحنا، فقولنا احنا عايزين نجيب طيارات مش نضرب طيارات يعنى تتدلعوا او تعملوا حاجات مخالفة بحيث تبينوا أماكنكم عشان اليهود يخرجوا لكم عشان الطلعات ليها تخطيط معين ولازم تتطبخ صح..

وكان المفروض نجيب الطيارات غرب القناة ٢٠ كم عشان الاشتباك يبقى عندنا فى أرضنا مش فوق سيناء فعلا عملنا كدة وجبناهم، المفروض إن فيه طيارات تانية.. وكانت الطيارات الروسية مستنية عشان المفروض يعلمونا وهم محتاجين اللى يعلمهم.. وكانت الطيارات الإسرائيلية بدأت تقرب مننا.والروس مفيش حد دخل.. فقلنا لا لازم نشتبك احنا.. وما ينفعش نسكت.. لو سكتنا أكتر من كدة حننضرب واحنا ماشيين، المهم عملنا مناورات ودخلنا فى اشتباكات مع اليهود، المهم قبل ما نعمل اشتباك لقينا الموقع اللى ضربناه بيعمل ضرب نيرانى عشوائى بالمدفعية فى كل الاتجاهات، عشان يصيبوا أى حاجة عشان لما بيكونوا مش عارفين يعملوا معانا أى حاجة بيعملوا كده، فانا جت فى طائرتى طلقة فى الجناح فى مستودع الزيت ولقيته بيطلع دخان ولقيته وانا فى الاشتباك الجناح بيدخن قوى ومفيش أى قراءات مختلفة كلها كويسة واحنا كنا ماشيين على ارتفاع منخفض قوى فصعب أشوف أى حاجة وكانت الطيارة تحت التحكم كامل، وأنا داخل لقيت طيارة يهودى عدت أمامى فى أحسن وضع ممكن أضربها، بس وأنا بعدل نفسى الجناح ملفش معايا لقيت الطيارة بتلف عكسى وأنا كنت على ارتفاع ٥٠ متر، أيامها كان كرسى الطيارة كرسى منطلق ولازم عشان تضربه وتطلع بالطيارة مش اقل من ٥٠٠ متر لو آلى بس عشان تفتحه بايدك مش أقل من ٣٥٠ مترًا، فوقنا على ارتفاع ٥٠ مترًا لقيت كدة انى أى طيارة يهودى ممكن تضربنى، لغاية ما لقيت طيارة فعلا داخلة عشان تضربنى وأنا شفت فعلا طلقاتها وأنا

كنت عايز أكسب ارتفاع عشان أنط، عشان الطيارة خلاص مينفعش أناور بيها، ففضلت اطلع بيها لحد ما وصلت ١٨٠ متر، والطيارة بوزها فوق وأنا ماسكها بأسلوب معين عشان تعلى بس متلفش، ولقيت الوقت مش حيسمح قمت ناطط بالبراشوت، ومالفروض أفتح البراشوت بإيدى عشان أختصر الوقت، لكن مفتحتوش بإيدى بسبب وضع الانطلاق على الكرسى، بس لما البراشوت اتفتح مر عليا حوالى ٢-٣ ثوانى لقيت شريط حياتى كله عدى على، وكل الناس اللى قالولى إن شريط حياتهم بيمر عليهم مكنتش مصدقهم، لدرجة قولت إن الناس حيقولوا ان عصام نط على ارتفاع ١٨٠ مترًا وميكونوش عارفين أن الطيارة لا عايزة تلف أو تطلع أو تطير، ولما نطيت لقيت نفسى فى المية ووقعت على ظهرى فى بحيرة المنزلة وغطست وكان فيه هواء شديد قوى فقولت أعوم.. فبينما برفع إيدى لقيت نصها فى الهوا فقلت أكيد عمق المياه واطى فسندت على ركبى وقمت لقيت المياة واصلة لحد صدرى وبص حواليه على الارض جنبى لقيت خوص قمت رايح على الخوص وكان البوت والشراب والخنجر اتسحب منى وكنت ماشى حافى ودخلت الخوص لقيت طيارات هليكوبتر ودى طيارات يهودى بتيجى المنطقة دى عشان تاخد أى طيار نط بالبراشوت يهودى أو مصرى وكان الأسبوع اللى فات فى المنطقة دى طيار يهودى نط وضرب المزارعين بالنار فالمصريون مسكوه قطعوه، والخوص ده سمكه حوالى ٢ أمتار أو ٣ أمتار وكل شوية اتزحلق واقع يقوم الخوص يجيى فى خدى أو رقبتى وكل حتة وكانت حبل البراشوت قبل ما يتفتح عملى حفرتين فى رقبتى وأنا لما خرجت من الهليكوبتر دخلت فى الملاحات وكنت ماشى حافى فدخل فى رجلىّ حاجات زى المسامير ولقيت شوية فلاحين عاملين زى اللى حاطين ديلهم فى سنانهم وعمالين يجروا عليا وماسكين شوم وأنا كنت قلعت الخوذة وحاططها تحت باطى رحت لابسه عشان لو حاخد خبتطين أو حاجة ولما كانوا على بعد حوالى ٢٠ مترًا، لقيت واحد من الشمال بيجرى وبيقول سيبوه ده مصرى وكان راجل كبير وقصير وقالى: حمد الله على السلامة يبنى، يبنى حد يخش معركة وهو طيارته محروقة - وعرفت إن كانوا شايفين الاشتباك - يبنى انت كان لازم تسيب المعركة وتمشى، وقالى تانى حمد

الله على السلامة وكلام من ده وبعدين قال لى بينى وبينك كده يبنى أنت مصرى ولا يهودى، فقلتله يا عم انت شايف الاشتباك ويتقولى مصرى وقمت مطلع مصحف من جيبى وقلتله المصحف اهه وبعدين قال بصوت عالٍ ده مصرى يا رجالة قام كل الناس جايين عليا اللى عايز يشيلنى أو يبوسنى وأنا كان صدرى متطبق من فتحة البراشوت وقمت قلتهم يا جماعة انا تعبان، أنا مش قادر أستنوا، والرجل قال لى ان اسمه حميدة وهدان عمارة من منطقة بحر البقر والأرض دى كلها بتاعته هو واخواته وولاد أخواته وأنهم صيادون أصلا وقام قالع جلابيته وقال لى البسها لحسن اليهود لو جم وشافوا الافرول ده ممكن ياخدوك، ومشيت معاه وانا مش قادر امشى لأن صدرى واجعنى ومش قادر اخد نفسى قاموا شالونى وكان واحد شايلنى من رجل والتانى من رجل تانية لحد ما وجعونى فالرجال قال لهم: لا كفاية كده.. هاتوله حمار فجابولى حمار وكنت ماشيا على جسر صغير كله مطبات فقلولتهم يا جماعة انا صدرى واجعنى وحموت قاموا جابوا فلوكة من المياة كانت غرقانة وفضوها من المياة والطحالب وقعدوا يزقونى لحد ما وصلت البلد، ولما وصلنا لقينا جمهرة رهيبة وكله بيقول مصر مصر وزغاريد والله أكبر، فالراجل قال لى اصل الأسبوع اللى فات واحد يهودى جه وقام ضارب علينا نار ولما خلصت الطلقات عنده الناس قطعته

ولما وصلت البيت قال لى صلى ركعتين وقلعنى الجلابية وقال لى اقلع الأفرول قلت له لا.. قال لى : ده كله ميه.. قلت له : لا

وراح نده على بنته قال لها:

اعمليله سكر وليمون

لقيت جايبة لى شفشق يقضى ٢٠٠ نفر عاملاه ليموناده وعايزانى اشربه (شوف بقى كرم المصريين) فشربت شوية وقمت.. قال لى أقعد قلت له لا مقدرش فقال لبنته هاتى له حاجة شطفيه قامت جايبه طبق الألُمنيم، وقامت غسلت فى رجلى صباع صباع وكانت البنت دى عندها حوالى ١٦ او ١٧ سنة وكانت بتبصلى بنظرة شفقة رهيبة وشكل كان قلبها اتاثر وانا مكنتش عارف فيه

ايه فقولت يمكن زعلانة ولا حاجة وقام الراجل جاب لى جلابيه جديدة وقالى البسها طالما مش عايز تقلع الافرول وقلتله لا خلاص سيب الأفرول احنا فى مصر وقام داخل جابلى صرة فلوس اقل ورقة فيها ٥ جنيه ودى كمية فلوس لو عدتها مش أقل من ٢٠٠٠ أو ٣٠٠٠ جنيه وكانت الحكاية دى سنة إيه سنة ٧٠ فى حرب الاستنزاف ودى كانت فى آخر طلعات مصر عملتها قبل مبادرة روجزر فى ٢٧ يوليو ١٩٧٠ وراح مدينى كمية الفلوس قالى خد أنت ما معكش فلوس قلت له: أنا محتاج فلوس فى ايه؟ (الراجل ده كان عنده كرم فوق الوصف) وأنا ماكنتش راضى أخدهم منه قلت له طيب خليهم معاك أحسن يغمى عليا فحد ياخدهم ولا حاجة فركبنا العربية ورحنا لحد قسم الحسينية وقاموا مبلغين فراحت المخابرات الحربية بعتت لى عربية وأنا كنت شبه خلصان ومش عارف عايش ولا ميت (بس بص كرم المصريين أنا مش عارف لو كان حد من ولادهم ماكانش عملوا معاه كده) ووصلنا مستشفى القوات الجوية وكان فى جناح محجوز لى وأنا فى العربية كنت عارف حطلع الدور الفلانى الحجرة الفلانية وروحت لقيت طقم دكاترة فى الأوضة وقاموا كشفوا عليا لقوا إن كل اللى فى صدرى ده كدمات وعملولى شريط ضاغط حوالين وسطى كله وبعد يومين كانت القوات المسلحة بعتالى شنط لبس وادوات كل ما يحتاجة الواحد من ملابس داخلية وخارجية ومعجون سنان وساعتها حسيت ان لى قيمة فى البلد والبلد مش سايبانى كده ودخلت بقى عشان اتشطف فعرفت ليه بقى البنت كانت زعلانه وهى بتغسل صوابعى ولقيت وشى كله أزرق واحمر، أزرق وأحمر.. خطوط ورقبتى حفر والدم خارج منها فعرفعت ان البنت شافت منظر يا عينى مشوه.. ولغاية ما خلصت الحمد لله ورجعت تانى ورجعنا وحاربنا وكملنا المسيرة الحمد لله

أنا واخد فرقتين أركان حرب وماجستير فى العلوم العسكرية.. وواخد مدنى ماجستير فى الإدارة والأعمال العامة .

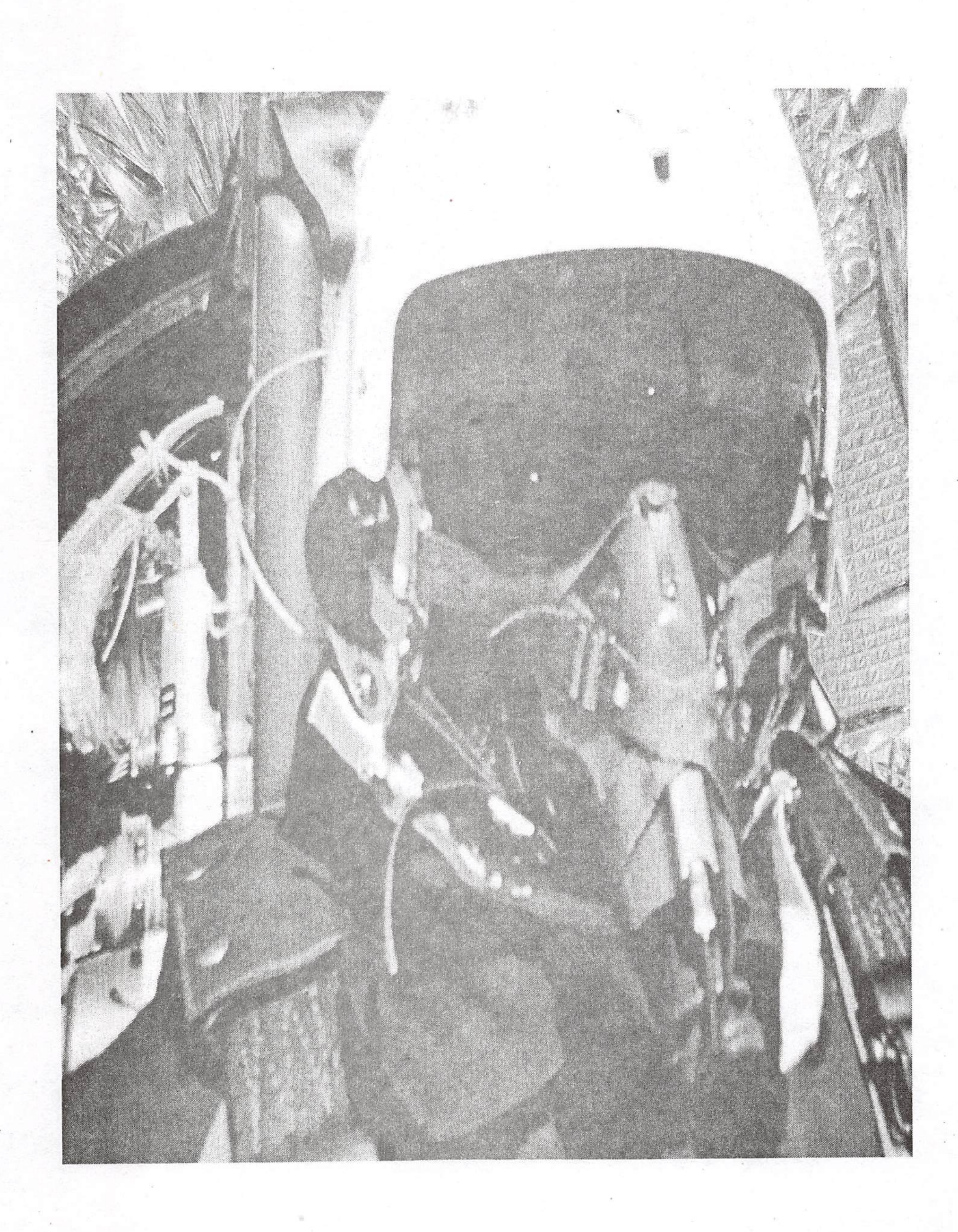
وكده بس ده ملخص تاريخ حياتى

* * *



ثلاثة نسور من سرب الميج - ١٧ الذى دمر قواعد صواريخ الهوك الإسرائيلية فى حرب أكتوبر المجيدة وتحمل عبء ٤٠٪ من جهد قواتنا الجوية فى حرب الاستنزاف يتوسطهم قائد السرب اللواء طيار محمد عكاشة وإلى اليمين اللواء طيار عصام أحمد والمؤلف وإلى اليسار لواء طيار عادل محيى الدين ثم أحمد بسيونى من جمعية أصدقاء المحارب

لواء طيار حمدى عقل



قائد ثانٍ لسرب الميج – ١٧ الشهير الذى دمر صواريخ الهوك الإسرائيلية بكفاءة واقتدار على مدى عام كامل من حرب الاستنزاف، كان قريبًا جدًا من قائد هذا السرب اللواء محمد عكاشة الذى روى تلك القصة عن بطولته فى مجموعته القصصية (قصر فى الجنة) بعنوان" الحياة بين موت وميلاد" والتى جاء بها:

دخل الطيارون إلى غرفة المحاضرات ليستمعوا إلى تلقين ما بعد الطيران.. كان الإرهاق يبدو عليهم جميعًا.. فاليوم كان تدريب على قصف القنابل والمدافع ونفذ كل منهم من ٣-٤ طلعات.. ودخل قائد اللواء ليستمع إلى قائد السرب..

– قائد السرب: النتائج النهاردة كويسة.. بس ده موش معناه إن إحنا نريح.. لأ. عايزين كل مرة أحسن وأحسن.. الملحوظات : حا أقول لكل واحد الملحوظة بتاعته..

المنوفى يطير فوق الـ..

و.....

انصرف الجميع بعد ساعة تقريبًا، وانفرد قائد اللواء بقائد السرب..

– برافو.. الناس عندك بقت ممتازة فى ضرب النار خصوصًا القنابل.. نتايجها هايلة..

– يا فندم الطريقة اللى أنا وحمدى عقل عملناها بتجيب نتايج كبيرة فى تدمير الأهداف..

- الروس موش موافقين عليها.. بس أنا قررت تعميمها فى كل الأسراب.. طيب إنده لى حمدى..

وقف حمدى مشدودًا أمام قائد اللواء..

- برافو يا حمدى.. الطريقة اللى أنتم عملتوهاعلشان ضرب القنابل عاملة نتائج ممتازة.. وأنت لك جزء كبير فى الشغل اللى اتعمل.. طول عمرى أقول عليك راجل...

انقطع الحديث برنين التليفون الذى رد عليه قائد السرب..

- تليفون لك يا حمدى من مصر..

قام حمدى بالرد على المكالمة فبدا عليه الاهتمام والاضطراب..

- ده بيبلغونى أن عايدة مراتى راحت المستشفى علشان تولد..

- طيب خير.. اتكل على الله بسرعة.. وتقوم بالسلامة إن شاء الله.. وابقى طمنا..

انصرف حمدى متجهًا من المنصورة إلى القاهرة بعربته الخاصة.. فوصل إلى المستشفى مساءً.. توالت الأحداث قدرية فوقف أمامها حمدى مشدوهًا لا يملك شيئًا.. توفيت عايدة وعاش المولود.. وظل حمدى متماسكًا لم يذرف دمعة طول طقوس الدفن والعزاء..

هبط من العربة متجهًا إلى مبنى السرب، ولوح بيده إلى زملائه الذين كانوا يجلسون على بعد أمام استراحة الطيارين.. ودخل مكتب قائد السرب، وأدى التحية العسكرية..

- تمام يا أفندم.

انتفض قائد السرب من مقعده واتجه إليه يحتضنه بحرارة صادقة.

- حمدًا لله على السلامة يا حمدى.. إيه.. رجعت دلوقتى ليه ؟

- كفاية يا فندم بقالى ٣ أيام.. الحمد لله العزا انتهى.. وكل حاجة اتعملت.

- كنت قعدت شوية علشان تستريح.

- أنا كويس والحمد لله يا فندم.

- حمدى إنت راجل، ومؤمن أن الموت علينا حق.. وإحنا الطيرين عارفين ده كويس..

- عايدة الله يرحمها موتها هزنى.. لكن ده قضاء ربنا.. وإحنا مافيش حاجة نعملها غير الدعاء لها بالرحمة.. وهى فى الجنة إن شاء الله.

- شكرًا يا فندم وأنا عارف شعورك كويس..

- روح استريح فى الميس.. شكلك تعبان.. وبعدين حا أتكلم معاك..

- طيب وشغل السرب يا فندم ؟

- أخواتك الطيارين قايمين بالواجب.. توكل على الله وروح نام شوية..

انصرف حمدى إلى ميس الطيارين، وبعد حمام ساخن استغرق فى نوم عميق ثلاثة ساعات متواصلة.. استيقظ بعدها يملؤه شعور بالهدوء والسكينة.. خرج إلى الحديقة أمام الميس.. طلب من عسكرى البوفيه كوب من الشاى.. أشعل سيجارة.. كان طبيعيًا أن تتدفع مشاعره وأفكاره نحو زوجته عايدة التى أصبحت فى رحاب الله.. وإبنه هانى الذى رآه ثلاث مرات فقط.. كانت حبه الأول.. حب الصبا.. استمر الحب بينهما سنوات حتى أصبح هو ضابط طيار.. وأصبحت هى شابة جميلة فكان من الطبيعى أن يتزوجها.. كان حفل الزفاف بسيطًا وكانت البهجة والسعادة تحيط بالجميع.. دعا زملاءه فى السرب إلى الفرح.. رقصوا وغنوا مع المطربين والراقصات بمرح وسعادة.. الجميع فى السرب شاركه فرحته.. وبعد أقل من عامين شاركوه العزاء.. كانت وجوه الطيارين حزينة.. على الرغم أنه حين يستشهد أحد منهم لا يظهر الحزن عليهم.. طلب الشاى مرة أخرى وطلب سيجارة.. هاتف يتحدث داخله.. عايدة.. كنت أحبك.. كنت أحيانًا انفعل عليك لكنك كنت تتحمليننى.. كان بيننا أحلام كبيرة.. لكن الموت خطفك.. نحن لم نكمل سنتين.. أستغفر الله العظيم.. يارب تأخذ عايدة وتعطينى هانى..

إيه.. الحياة.. حكمتك يارب.. الولد يتيم الأم.. وأنا أنزل مصر كل أسبوعين ليلة واحدة لظروف الحرب..

أمى تريد هانى ليتربى عندها.. الأفضل إن الولد يتربى عند خالته مع أولادها فيصبحوا إخوة له.

انقطع حبل أفكاره بوصول الطيارين إلى الميس.. اتجهوا إليه مصافحين.. وجلس معه ثلاثة من المقربين يتحدثون معه فى محاولة للتسرية عنه وإخراجه من الجو الحزين الذى لم يكن يبدو على وجهه..

- ياللا يا حمدى علشان نتغدى..

- لا معلهش أنا ما ليش نفس..

- الشوربة حبيبتك.. ده أنا غيرت اسمك من حمدى عقل لحمدى الشوربجى..

● يا عم قوم أحسن العيال يخلصوا على الأكل ونتسوح..

رضخ حمدى لإلحاح وقام معهم متجهين إلى موائد الطعام.وبدأ الجندى يضع أطباق الطعام على المائدة ورن هاتف موضوع بجوار التليفزيون..

● أيوه يا فندم.. موجودين كلنا.. بنتغدى..

●............

● حاضر يا فندم.. ربع ساعة وحانكون فى السرب..

والتفت الضابط الذى تلقى المكالمة إلى زملائه..

● أوامر قائد السرب يا حضرات عشر دقائق كله يخلص الأكل.. وبسرعة كلنا على السرب..

استشعر حمدى أن هناك شيئًا مهمًا.. قام على الفور وأاتدى أفرول الطيران.. وتوجه معهم إلى السرب.. وما إن رآه قائد السرب حتى عاتبه برفق..

● جاى ليه يا حمدى؟.. موش أنا قلت تريح النهارده فى الميس.. مالكش طيران النهارده.

● أنا كويس يا فندم استريحت خلاص وجاهز للطيران ولأى حاجة..

دخلا فى جدال.. فقد تم تكليف السرب بمهاجمة مواقع إسرائيلية فى سيناء، وأصر حمدى على الاشتراك فى هذا الهجوم.. وقائد السرب يشفق عليه.. يريد إعفاءه من الطلعة تقديرًا لمشاعره وآلامه التى لم تندمل بعد.. وفى النهاية رضخ قائد السرب لأصرار حمدى..

وجلس حمدى وسط الطيارين يستمع إلى تعليمات وتوجيهات قائد السرب..

● معايا التشكيل الأول.. حمدى عقل قائد لتشكيل الثانى.. حا نهاجم مواقع إسرائيلية..

انطلقت الطائرات فى التوقيتات المحددة زاحفة على ارتفاع منخفض جدًا حتى تحقق المفاجأة كاملة للمواقع الإسرائيلية.. وما إن عبرت الطائرات قناة السويس إلى سيناء وأصبحت الأهداف الإسرائيلية على مقربة منهم..

- حمدى: أنا موش شايفك يا فندم..

- قائد السرب: موش إنت فى المنطقة يا حمدى..؟

- أيوه يا فندم.. بس يبدو أن البوصلة فيها حاجة.. أنا موش فوق الهدف..

- اختار أى هدف حواليك وخلص القنابل والصواريخ عليه..

استجمع قائد السرب تركيزه لكى ينجح هجومه على الموقع المحدد له.. فألقى بقنابله فى أول هجوم.. ثم بالصواريخ فى العجوم الثانى.. اطمأن على أن الهدف اشتعلت فيه النيران.. فعاد يتصل لا سلكيًا مع حمدى.

- هيه يا حمدى.. إنت فين؟ لقيت حاجة ؟

- لأ.. لسه..

- بسرعة يا سيدى أحسن الميراج الإسرائيلى زمانه جاى..

- أوكى.. خلاص لقيت هدف حا أنزل أضربه..

كان الهدف الذى عثر عليه حمدى يتكون من معسكر ضخم للجنود به أكثر من ٣٠ عنبرًا.. علاوة على المناطق الإدارية فيه.. قام بإلقاء القنابل أولاً.. ثم عاود الهجوم بالصواريخ..

- إيه يا حمدى طمنى.. بتعمل إيه ده كله.. ؟

- يا فندم ما تقلقش التشكيل كله تمام.. وفرصة علشان ولاد الكلب دول يعرفوا إننا نقدر نديهم على دماغهم..

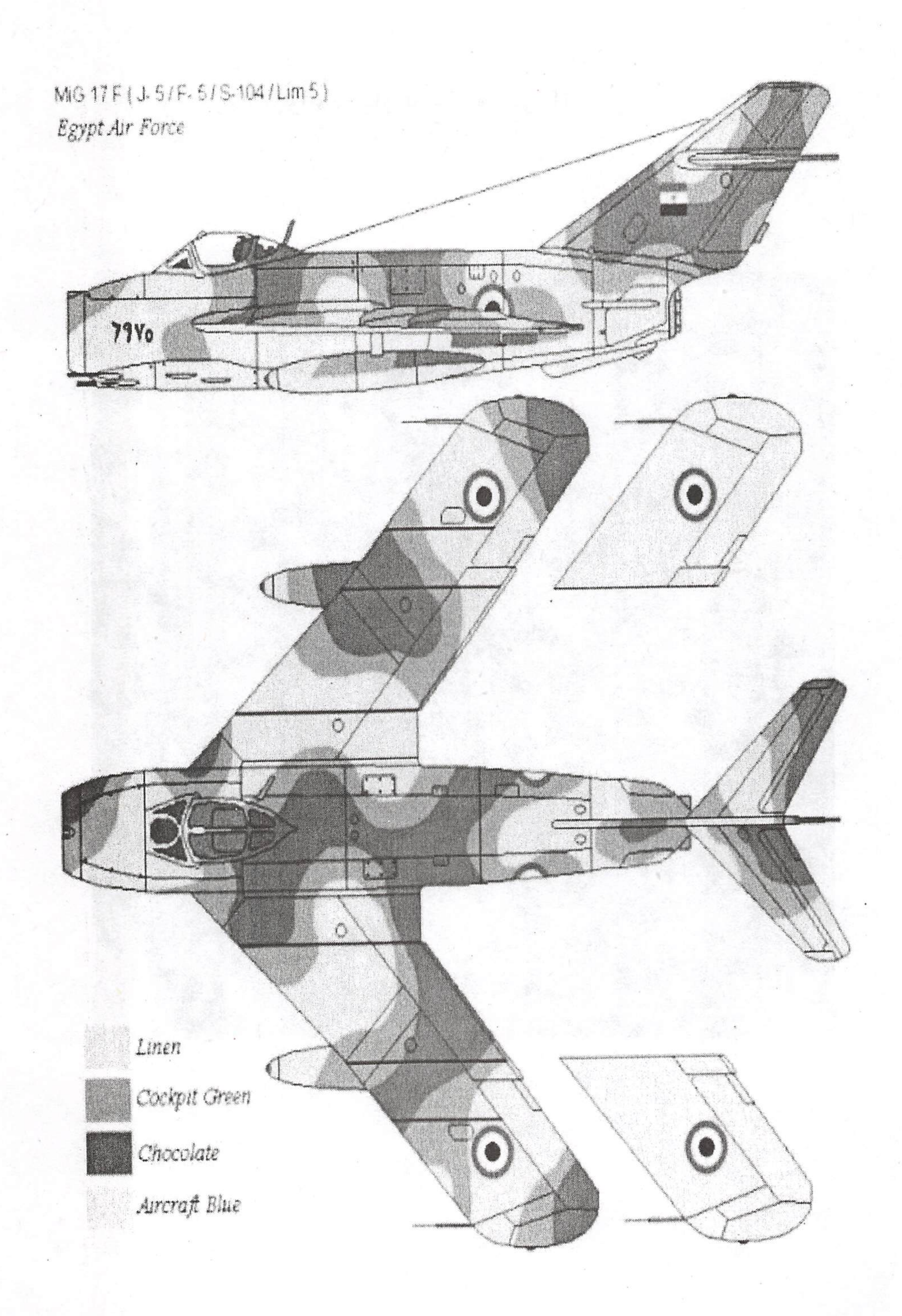
لما وجد حمدى أن النيران قد اشتعلت فى العنابر والجنود الإسرائيلون يفرون مذعورين زادت شهيته للهجوم فقام بثلاث هجمات أخرى بالمدافع.. وهى مخاطرة كبيرة لأن المدافع يحتفظ بها لأى اشتباك أو مطاردة من أى طائرات إسرائيلية أثناء العودة..

هبط حمدى بتشكيله.. كانت الفرحة غامرة فى السرب بعد عودة كل الطائرات سالمة.. وزادت الفرحة بعد أن أظهرت صور الهجوم بعد تحميض الأفلام أن المواقع قد دمرت تمامًا.. فانطلق الطيارون والفنيون والمهندسون يحتفلون بإنجازهم الكبير.. وفى المساء اصطحب قائد السرب حمدى معه إلى حجرته.. طالبًا من العسكرى إحضار شاى لهما..

- وحاتعمل إيه ياحمدى ؟..

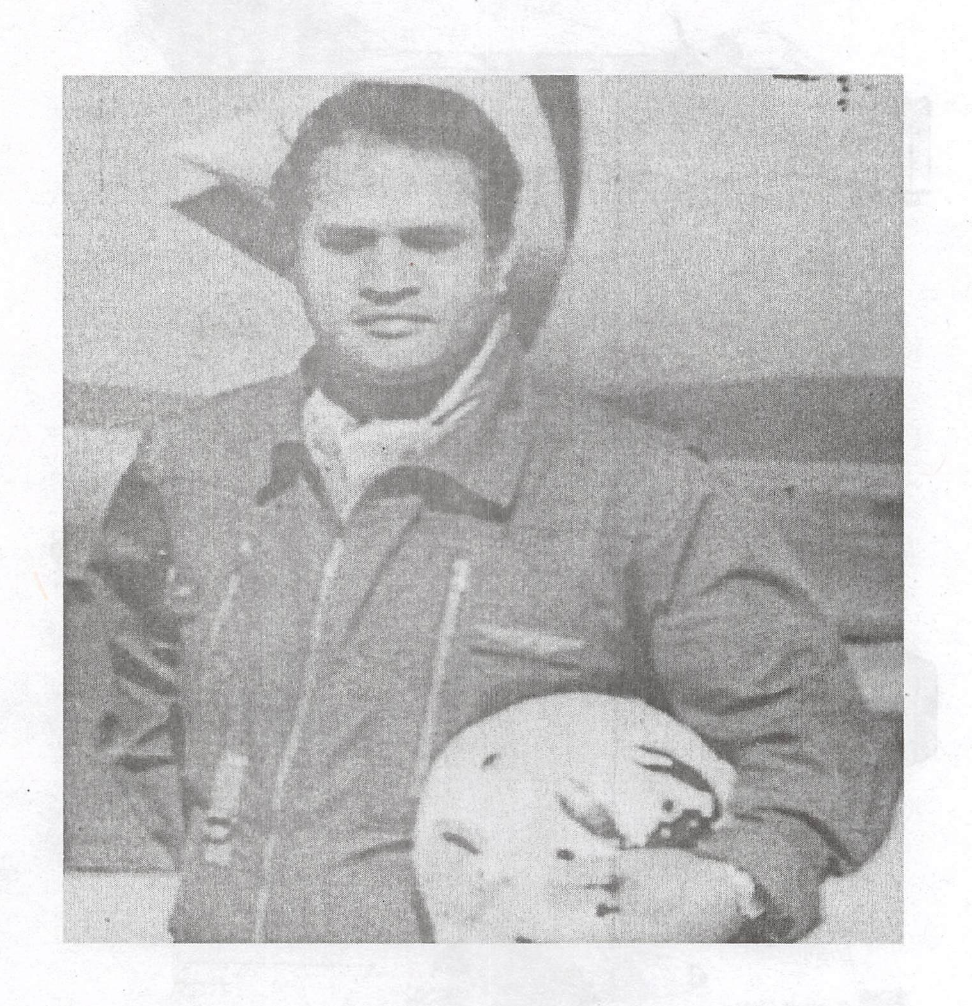
- والله يا فندم هانى حا يتربى عند خالته لأن ده......

* * *



MiG 17 F (J- 5 / F- 6 / S-104 / Lim 5)
Egypt Air Force
٦٩٧٥
Linen
Cockpit Green
Chocolate
Aircraft Blue

لواء طيار عادل محى الدين



أحد نسور الجو المصريين يذكر فترة خدمته بالقوات الجوية فيقول :

أنا من مواليد ١٧يناير ١٩٤٧ بمحافظة القاهرة حصلت على الثانوية العامة عام ١٩٦٧ بعد النكسة مباشرة.. وقد سارع الشباب المصرى للالتحاق بالكليات العسكرية بدافع وطنى ليكون لهم شرف استرداد الأرض وإعادة شرف العسكرية المصرية حتى بلغ عدد المتقدمين فى مختلف الكليات العسكرية فى ذلك الوقت ١٥ ألفًا.. تم انتقاء ١٥٠ طالبًا منهم للالتحاق بالكلية الجوية بقاعدة بلبيس وكنا الدفعة الأولى التى يتم تدريبها الأساسى داخل الكلية الجوية وليس بالكلية الحربية.. وكانت فترة شاقة على الإنسان التى يتحول خلالها من الحياة المدنية إلى الحياة العسكرية المنضبطة والالتزام بكل شىء مواعيد اليقظة، والنوم، وتناول الطعام، والطوابير بأوامر واجبة التنفيذ ولا تقبل النقاش.. هذه هى سمة الحياة العسكرية الصارمة.. وكنت من الطلبة الملتزمين جدًا وكم كانت سعادة أسرتى بى فى أول إجازة وأنا بملابس الطيران التى كان فخرى وسعادتى بها لا يوصف.

وبعد إتمام التدريب الأولى تدربت بمطار إمبابة على الطائرة الجمهورية وهى طائرة مصرية الصنع التدريب النظرى والعملى حيث حققت عليها حوالى ٤٢ ساعة طيران وشعورى وأنا أطير وحدى بالطائرة لا يدانيه شعور حيث يشعر الإنسان بقدرته على القيام بعمل لا يستطيع أى إنسان آخر أن يقوم به.. ثم أكملت فترة التدريب المتقدم على الطائرة ياك- ١٨الروسية بمرسى مطروح وهى مرحلة أصعب من السابقة ولكنى والحمد لله كنت من الطيارين الذين أكملوا

التدريب على هذه الطائرة.. ثم عدنا مرة أخرى إلى مقر الكلية الجوية ببلبيس حيث فوجئنا بقرار بسفر المجموعة التى كنت ضمنها للتدريب فى روسيا وكان قائد الكلية الجوية فى ذلك الوقت العقيد محمد حسنى مبارك، وبالفعل سافرت إلى روسيا حيث كانت تلك المرة الأولى التى أسافر فيها إلى خارج مصر.. وهناك نزلنا بأحد القواعد الجوية والمتخصصة بالتدريب على الطائرة الميج - ١٧ التى كانت مختلفة عما سبق وتدربت عليه من طائرتى الجمهورية والياك ١٨ وكان أهم ما لفت نظرى أن ممر هذه الطائرة كان مختلفًا حيث كان ممرًا ترابيًا وأكملت الفترة التدريبية فى شهر مايو عام ١٩٦٩ وعدنا إلى الكلية فعلمنا أنا وباقى دفعتنا الذين أكملوا تدريبهم فى مصر تخرجوا فى شهر يناير ١٩٦٩.. وقامت الكلية بتوزيعنا على القواعد المختلفة بعد إجازة قصيرة مدتها ثلاثة أيام..

وجاء توزيعى على مطار... الشهير على الطريق الزراعى حيث نزلنا باستراحة الطيارين التى كانت عبارة عن مجموعة من الخيام وأثناء مشاهدتنا لتدريبات بعض الزملاء القدامى العنيفة، والتى كانت تتضمن الهجوم على المطارات والقواعد فوجئنا باصطدام إحدى الطائرات بالأرض دون أن يتمكن قائدها من القفز بالمظلة وسط ذهول وحزن جميع زملائه.. وفى المساء قمنا بمراسم العزاء بعد أن شاركنا فى دفنه.. ولكن الزملاء القدامى خففوا عنا وأخبرونا أن مثل هذه الأمور تحدث دائمًا ولا يجب أن تؤثر علينا أو تضعف من عزائمنا حتى نستطيع إكمال مشوارنا..

وبعد مضى عشرة أيام فقط نقلت إلى سرب ميج ١٧ بقاعدة... تحت قيادة الطيار محمد عكاشة الذى كان مشهودًا له بالكفاءة وحبه الشديد للقتال.. فقمت بالتدريب معه مثبتًا كفاءة جعلته يختارنى لأكون رقم ٢ له دائمًا.

وفى إحدى الأيام أخذت تكليفًا قتاليًا بضرب موقع صواريخ هوك إسرائيلى ببالوظا وكانت هذه هى المرة الأولى التى أكلف فيها بعملية قتالية ولم يكن قد أكملت أكثر من ١٨٠ ساعة طيران فقط.. ولكنى نفذت كل ما طلب منى مستفيدًا من كل مامر بى من تدريبات.. طرنا على ارتفاع منخفض جدًا أقل من

الارتفاع الذى تكتشفه صواريخ الهوك التى يمكنها إصابة الطائرات على ارتفاعات منخفضة وهى أحدث أنواع الصواريخ لدى الترسانة العسكرية الأمريكية.. بمجرد عبورى لقناة السويس شعرت أنى بملكوت آخر وكان كل همى تدمير موقع صواريخ العدو وعودة التشكيل بسلام ونجحت الطلعة؛ حيث ضربنا الموقع بهجمتين الأولى كانت بالقنابل والثانية كانت بالصواريخ التى تحملها كل طائرة موزعة تحت الجناحين والتى كانت دقة إصابتها مذهلة.. ثم اتخذ التشكيل اتجاه الغرب نحو القناة، وبمجرد عبورنا القناة كنا نشاهد جنودنا الموجودين بالخطوط الأمامية وهم يلوحون لنا بسعادة وكانوا يحصون عدد الطائرات وهى ذاهبة إلى داخل سيناء ثم وهى عائدة بكاملها مما يزيد من فرحهم.. وكانت سعادتنا نحن الطيارين غامرة عند وصولنا لقاعدتنا بعد أن نفذنا مهامنا المنعكسة من سعادة كل من قابلنا بالقاعدة مجموعة الميكانيكية والفنيين، وباقى زملائنا الطيارين، وقائد اللواء وقائد السرب مظاهرة من البهجة والفرح.. شىء لم أشاهده من قبل.

واستمرت تدريباتنا الشاقة والعنيفة والتى كانت تتضمن تفادى صواريخ الهوك والمدفعية المضادة للطائرات.. ومن العمليات التى لا أنساها تلك التى كلفنا بها لضرب أحد مواقع خط بارليف.. كان معى الطيار محمود حمدى وقبل أن نستقل طائرتنا ونحن بمنطقة الدشم المحاطة بالمزارع والأشجار وجد هذا الطيار عصفورًا صغيرًا واقف على الأرض فأمسك به.. وكان زملاؤنا الأكبر سنًا يتشائمون من ذلك.. فأخذنا أمر القتال لتدمير ذلك الموقع بخط بارليف وقام التشكيل بالهجوم محدثًا خسائر كبيرة من القتلى والمصابين من العدو، ولكنى شاهدت طائرة زميلى محمود حمدى وهى تصطدم بإحدى الدشم فتدمرها ويستشهد هو بداخلها رحمه الله عاش بطلاً ومات بطلاً.

بعد ذلك تركت قاعدة... إلى قاعدة... لأنضم إلى أحد أسراب الميج - ١٧ الموجودة هناك.. وتواصلت تدريبات القتال العنيفة هناك، وبمجرد إيقاف القتال بعد حرب الاستزاف استجابة لمبادرة روجرز تم اختيارى ضمن ١٢ طيارًا من هذا السرب للسفر إلى ليبيا للتدرب على المقاتلة الفرنسية ميراج - ٥ الشبيهة بنفس

المقاتلة التى لدى الإسرائيليين.. وكنت أحدث الطيارين المنضمين إلى هذه المجموعة المسافرة إلى ليبيا والتى كانت تضم الطيار محمد عكاشة والطيار حمدى عقل وعدد آخر من أكفأ الطيارين بتكليف من رئيس أركان القوات الجوية اللواء المسيرى فى منتصف عام ١٩٧١، وبدأنا التدريب النظرى على الطائرة الميراج بقاعدة طرابلس فى ليبيا .. ثم تم اختيار مجموعة من ٥ طيارين للسفر إلى فرنسا ٤ مصريين كنت من بينهم وطيار واحد ليبى هو الطيار فايز كان شخصية لطيفة جداً لحبه الشديد للمصريين وحب المصريين له.. فى حين تلقى باقى الطيارين المصريين الموجودين فى ليبيا تدريبهم على الميراج بها..

قامت حرب أكتوبر ولم تكن لنا مهام فى الضربة الجوية الأولى.. ولكن خلال الحرب عندما قام العدو باستخدام قاعدة العريش فى استقبال الأمدات العسكرية بكثافة كبيرة صدر تكليف بضرب هذه القاعدة.. ولكن التشكيل المصرى المكلف بهذه العملية قابله سوء حظ حيث اعترض طريقه تشكيل من طائرات الميراج الإسرائيلية بالقرب من القاعدة، ودارت معركة طاحنة سقطت خلالها بعض طائرات التشكيل واستشهد عدداً من طيارينا بعد أن حققوا بعض الخسائر فى طائرات العدو.. ولكن لم تتم عملية ضرب قاعدة العريش الجوية.. وتركز جهدنا فى أيام الحرب بعد ذلك فى تدمير قوات العدو بالثغرة والتى أديناها بكفاءة عالية وذلك لأن كم التسليح بهذه الطائرة أكبر بكثير من الطائرات الشرقية وبالتالى فكان حجم التدمير أكبر بكثير.. وقد شاركت فى عمليتين لتدمير القوات المدرعة الإسرائيلية وكانت نسبة إصاباتنا عالية جداً.

كما حدثت إغارات من طائرات العدو على قاعدتنا... ولكنها لم تكن مؤثرة، إذ لم يستغرق تعطل القاعدة عن حوالى ٤-٥ ساعات، ثم تعود للعمل بكفاءة عالية بعد تطهير الممرات وإعادة رصفها وذلك على الرغم من بعض الخسائر فى أفراد القاعدة من الجنود والفنيين لاستخدام العدو لأنواع محرمة من القنابل كقنابل البلى والقنابل العنقودية، ولكن بحمد الله لم تكن هناك أية خسائر أو إصابات بين الطيارين.

وقامت طائرات السرب بعمل مظلات للدفاع الجوى لأوقات كثيرة أيام القتال. ثم شاركت فى عمليتين ضد تجمعات العدو المدرعة على مشارف الإسماعيلية فى منطقة الثغرة محققين نسبة خسائر عالية للغاية.

ومن العمليات التى لا أنساها مصاحبتى ضمن تشكيل من الميراج لطائرة الرئيس السادات المدنية أثناء زيارته التاريخية إلى القدس؛ حيث صاحبنا طائرته من القاهرة حتى العريش وهناك تسلمته الطائرات الإسرائيلية حتى مطار تل أبيب.. وأثناء العودة استقبلنا طائرته من العريش وصاحبناها حتى ميناء القاهرة الجوى حتى هبوط طائرته وقمنا بالدوران حول المطار لتحيته.. وقد سمح لنا كمية الوقود الكبيرة بالطائرة مع خزانات الوقود الاحتياطية بالطيران كل هذه المسافة وإن كانت لمبات قرب نفاذ الوقود قد بدأت تضىء فى بعض الطائرات قبيل وصولها إلى القاعدة..

كما تم اختيارى لأكون ضمن تشكيل من ست طائرات تقوم بالاستعراض الجوى فى احتفالات ذكرى نصر أكتوبر وصعوبة هذا العمل هو الحيز الضيق الذى تتواجد فيه الطائرات بسرعتها العالية..

كما كنت أيضًا ضمن هذا التشكيل الذى يختتم استعراضات الاحتفال بيوم القوات الجوية وبعد انتهاء عرضنا كنا نصطف لمصافحة الضيوف مثل: الرئيس السادات ومن معه كالرئيس نميرى أو الزعيم ياسر عرفات.

واستردت ليبيا طائراتها فوزعنا على قواعدنا القديمة وهناك شعرنا بالفرق بين إمكانات الميراج الغربية وبين مقاتلاتنا الشرقية.. أشبه بالفرق بين شخص يقود سيارة أمريكانى ثم ينتقل لقيادة سيارة ١٢٨. وما لبث أن تعاقدت مصر على طائرات ميراج مرة أخرى وعدنا لقيادتها من جديد.. والتدريب عليها.

حصلت على بعض دورات عسكرية منها :

- دورة قائد سرب.

- دورة التدريب على القتال اليومى مع مجموعة مختلفة من الطيارين على طائرات مختلفة مثل الميج - ٢١، والميراج - ٥، والفانتوم إف - ٤.

- دورة أركان الحرب بكلية القادة والأركان.

وقد حصلت خلال فترة خدمتى على:

- نوط الواجب من الدرجة الأولى (أكثر من مرة).

- نوط الشجاعة من الدرجة الأولى (أكثر من مرة).

- نوط الخدمة الطويلة والقدوة الحسنة.

وترك الخدمة العسكرية بعد أن أدى دوره فى الخدمة الوطنية بالقوات الجوية ليدير إحدى الشركات العاملة بمجال الكمبيوتر فى الحياة المدنية ليواصل البذل والعطاء فى خدمة الوطن.

* * *



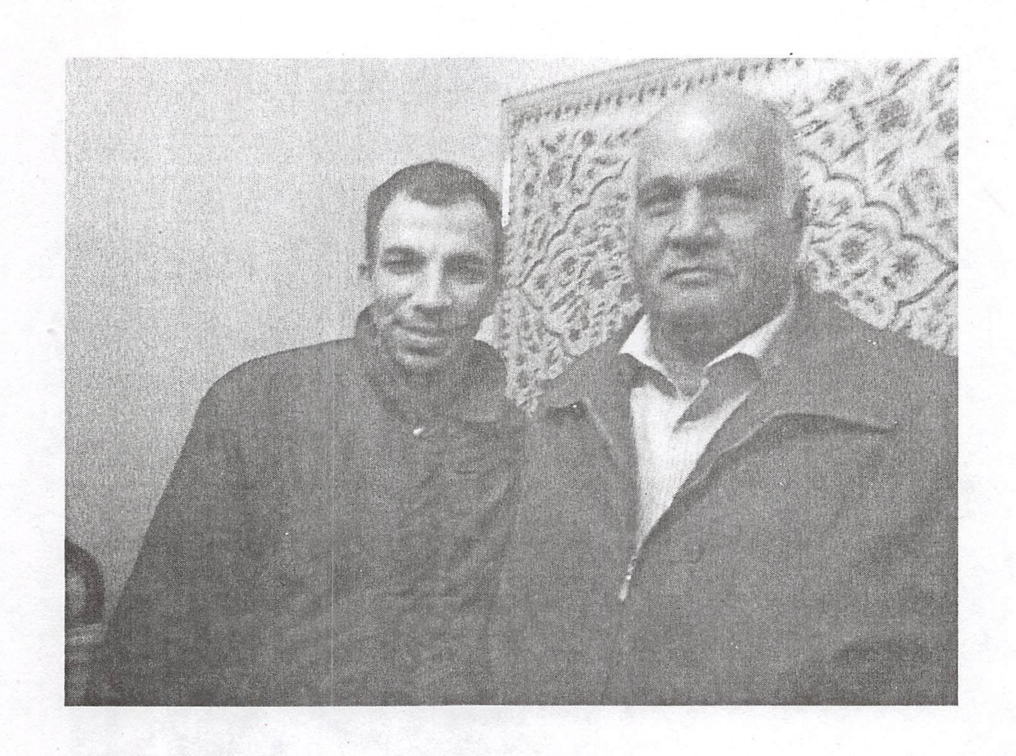
اللواء عادل محى الدين بجوار طائرته ميراج 5



اللواء عادل محى الدين يتوسط اثنين من زملائه بقاعدته الجوية أثناء إحدى الزيارات



اللواء عادل محي الدين الثالث من اليسار



اللواء طيار عادل محي الدين مع أحد شباب إدارة جمعية أصدقاء المحارب

لواء طيار إيهاب عبدالعزيز مرسى



بطل آخر من أبطال قواتنا الجوية نتركه يروى لنا مسيرة حياته الحافلة بالبطولات والمغامرات...

إنه اللواء طيار إيهاب عبد العزيز مرسى.. يقول :

تقدمت إلى الكلية الجوية عام ١٩٦٥وسبب التحاقى بالكلية هو صديق كان يسبقنى سنًا التحق بالكلية وأصبح طيار مقاتل فأحببت المهنة من حديثه عنها.

كانت الحياة بالكلية الجوية مختلفة عن بقية الكليات العسكرية

وفى صباح يوم ٥ يونيو بعد موعد الإفطار فى الثامنة توجهنا إلى غرفة المحاضرات سمعنا أصوات انفجارات فخرجنا نشاهد ما يحدث وجدنا طائرات تضرب الكلية فأدخلونا مرة أخرى إلى المبانى وبعدها صدرت أوامر بالتوجه إلى الخنادق فكانت صدمة نفسية لنا بعد أن كنا نأكل بشكل معين ونظام معين وجدنا الأكل عبارة عن مكرونة وقطعة لحم نأخذها فى أيدينا ونحن بالخنادق.

بعد ذلك تم توزيعنا على مطارين آخرين، ومع استمرار التدريب وتجهيزنا كطيارى مقاتلات قاذفه، تم تخرجنا عام ١٩٦٨ وكان بذلك الوقت يوجد لواء ميج -١٧ واحد فقط مكون من سرب بقيادة سمير فريد وسرب بقيادة حسن فهمى عباس وقائد اللواء صلاح جبارة وكان هناك تنافس بين السربين باستمرار.

نوعية التدريبات كانت عبارة عن ضرب دبابات وقواعد صواريخ دفاع جوى بالإضافة إلى القتال الجوى تحسبًا لاعتراضنا من المقاتلات المعادية.

ووصل التنافس بيننا لدرجة كبيرة جداً، وارتقى مستوانا فى التدريب لمستوى الاحتراف.

تلك الفترة كان لدينا خبراء روس فى كل الأسراب والألوية ولكن لم يكونوا على المستوى الجيد وقائد اللواء لم يكن يأخذ برأيهم، ولديهم حرص شديد جداً فى التدريب.

وعند الطيران فى تشكيلات كانت المسافة بين طائراتهم ١٠٠٠متر بين كل طائرة أما لدينا فكانت المسافة ١٥٠ مترًا ويقوم رقم ٢ بمتابعة قائدة فى كل المناورات يقوم بتنفيذها وهناك من استشهد فى التدريب العنيف مثل الطيار زينهم.

فى يوليو عام ١٩٦٩ حصلت على إجازة لمدة ٤٨ ساعه وبمجرد وصولى إلى المنزل اتصل بى حسن فهمى قائد السرب وأبلغنى بالعوة إلى المطار بسرعة، وعند وصولى وجدت القرآن يتلى، قالوا لى أن هناك طلعة شرق القناة استشهد بها الطيار شومان وقفز طيار آخر يسمى عبدالعزيز.

كانت الطلعة عبارة عن ضرب معسكر الشط بالقرب من السويس وهذا المعسكر به مدفعية رادارية مضادة للطائرات، عبارة عن إنذار مبكر تكشف طائراتنا وتبلغ القيادة الإسرائيلية، لتقلع طائرات اعتراضية إسرائيلية لصد هجماتنا.

صدرت أوامر بإعادة الطلعة مرة أخرى، وتم التجهيز لها بتشكيل بقيادة الطيار باهر التونسى، وكنت أنا رقم ٢، ورقم ٣ كان حسين عزت ورقم ٤ كان جلال زكى.

كان سبب ضرب الطائرتين فى الطلعة السابقة هى تعليمات الروس بأن الميج-١٧ إذا كانت على ارتفاع منخفض ٢٥ مترًا لن تستطيع المقاتلات المعادية ضربنا، ولكن كانت الطائرات تسير بخط مستقيم أثناء العودة بهذا الارتفاع فكانت عبارة عن هدف ثابت للمقاتلات.

أكد علينا باهر التونسى إذا حدث اعتراض لنا لن نطير على ارتفاع ٢٥ فقط، ولكننا سنشتبك مع المقاتلات المعادية.

كانت لدينا روح معنوية عالية، وإذا كانت هناك شهادة فهى ستصبح شيئًا أسعد به جدًا.

بدأت رحلة الذهاب وكان ارتفاعنا حوالى ١٥ مترًا والمسافة بين الطائرات ٥٠ مترًا، وصلنا الى أعلى الهدف، وبدأنا النزول بأول هجمة بالقنابل، ثم عمل دوران والنزول على الهدف بهجمة ثانية بالصواريخ والخروج من الهجوم والعودة.

رأيت قناة السويس من أسفلى، وبنظرة سريعة خلفى فوجئت بطائرتى ميراج خلفنا. كان من المفترض ان حسين عزت وجلال زكى يكونان يميننا وللخلف قليلا ولكنهم تقدموا بجانبنا، فأصبحنا ٤ طائرات على خط واحد بجانب بعضنا.

وأصبحت الميراج تختار ما يحلو لها من طائرات لضربها.

قلت لقائد التشكيل:

يا نقيب باهر الطيارات ورانا

فقام باهر بعمل مناورة حادة جدًا، وهى عبارة عن دائرة رأسية بميل بسيط وبما أننا بطائرة أصغر من الميراج فبالتالى قطر دوراننا أقل منهم، فلا تستطيع أن تكون داخل مناوراتنا لكى تسقطنا.

ومن الطبيعى أن أكون خلف باهر باستمرار، ولكن نتيجة لقيامه بمناورة حادة جدًا، ففى ثانى مناورة له لم أجده أمامى، فبدأت أنفذ دوران راسى منفردًا (سيد لوب) وهذه المناورات المستمرة عبارة عن حمل شديد على الطيار، فبدأت أقلل من المناورة لكى أزيد من سرعتى.

أطلقت الميراج صاروخ باتجاهى انفجر بجانبى، شعرت أن الطائرة تهتز، ورأيت الصاروخ يصطدم بالأرض.

اعتقدت أننى ضربت، فأبلغت النقيب باهرًا ولكنه لم يرد...

نظرت حولى لم أجد أى طائرات ,فقمت بالنزول على ارتفاع منخفض، وجدت النقيب باهر فى اتجاه مطار... وليس...، لأن... يوجد بها طائرات تقوم بمظلات لحماية المطار.

عند اقترابى من المطار تحدث إلى حسن فهمى وقال لى: " يا باهر إيهاب فين؟" فقلت له "يا فندم أنا إيهاب" كان يعتقد أننى باهر.

نزلت وتم سحب الطائرات داخل الدشمة، وابلغت تقرير الطلعه، وبمشاهدة الأفلام تم إصابة الاهداف المطلوبة وهو رادار إنذار مبكر وهو المطلوب، ومدفعية رادارية، وتم إيقاف هذا الموقع كليًا وتحويله إلى موقع إدارى فقط.

فى اليوم التالى كانت لدينا أوامر بضرب موقع صواريخ للدفاع الجوى فى رمانه بشرق بورسعيد

كانت لدينا معلومات تفصيلية عن الهوك من حيث مدى صواريخه والمنطقة الميتة له ونظام تشغيله... إلخ

وكان المعروف أن الهوك لا يستطيع ضرب الطائرات التى تطير على ارتفاع أقل من ٣٠ مترًا، فكنا نطير أقل من ٢٥ مترًا لنتفاداه.

انطلقنا من، وكان نفس تشكيل اليوم السابق، واتجهنا إليه، ونتيجة التدريب المركز والشديد على تلك المهام أصبح لدينا احتراف فى ضرب الهوك.

وبالفعل على ذلك الارتفاع دخلنا الموقع، وكانت الهجمات تتركز على مركز قيادته وراداره لشل الموقع ويصبح بدون فاعلية.

استشهد فى تلك الطلعه الطيار فاروق جاد الرب نتيجة سيره أثناء العودة موازيًا للقناة وبالتالى مروره على جميع المدفعيات المضادة للطائرات للعدو، وكان إنسانًا طيبًا الخلق صافى النفس.

بعد تلك الطلعه وصل لنا إحساس أن هذه بداية لعمليه كبيرة، ولكننا لم نعلم ما تلك العملية أو موعدها.

نتيجة لكثرة تدريبنا على التعامل مع الهوك فكانت الميج -١٧ هى أفضل طائرات تتعامل معه، ومع توزيع العدو لتلك الصواريخ فى محاور مهمة، مثل المحور الشمالى فى رمانه وبالوظه والمحور الأوسط بطاسه.. فكان يجب أن يتم إسكات تلك المواقع لكى تستطيع طائراتنا العمل بحرية داخل سيناء و وبسبب قصر مدى الميج -١٧ وعدم استطاعتها الوصول إلى بعض الأهداف فى العمق على المحور الأوسط والجنوبى انطلاقًا من مطار... كنا ننتقل إلى مطار... ليلاً وهو مطار قريب من الجبهة لكى نستطيع الوصول إلى الأهداف فى العمق، ثم العودة إلى تمركزنا الطبيعى بـ.....

فى إحدى المهام كان مطلوب ضرب نقطة مراقبة إسرائيلية بمسجد فى عيون موسى بجنوب السويس.. فانطقلنا إلى مطار... ليلا.

وفى الصباح انطلقت ٤ طائرات ميج -١٧ بقياده الطيار أحمد هاشم داود وكنت رقم ٢ فى التشكيل

وقبل الوصول إلى الهدف تم تبليغنا من غرفة العمليات بإلغاء الطلعة والعودة، وكان يفصل بيننا وبين الهدف دقيقة، فلم يرد أحمد هاشم على العمليات، فنبهته باللاسلكى، فأشار إلى بأن لا أتحدث وإننا سنكمل المهمة، وبالفعل تم تدمير الهدف بالكامل ولم يعمل مرة أخرى.

بعد العودة قام قائد السرب بتعنيف أحمد هاشم على عدم تنفيذه الأوامر، فبرر له الموقف أننا كنا أعلى الهدف ونقوم بتدميرة.

الانتقال إلى الغردقة:

بعد انتهاء حرب الاستنزاف حدثت عملية خطف رادار الزعفرانة فتم نقل السرب الى مطار... وكان المطلوب منا هو مقاومة أعمال الأبرار ليلا فى تلك المنطقة.

.وسبب اختيارنا هو ارتفاع مستوانا فى ذلك النوع من المهام مع العلم أن الميج - ١٧ ليس بها أجهزة ملاحه أو تنشين ليلا، ولكن قيل لنا أثناء العمليات ستقوم طائرات اليوشن-٢٨ بإلقاء مشاعل لإنارة المنطقة لكى نستطيع التعامل مع الأهداف إلى أن يتم إبرازها.

عدنا بعد فترة حرب الاستنزاف إلى... مرة أخرى، وكانت وحدة تدريب المقاتلات توجد بقاعدة جمال عبدالناصر بليبيا، فتم نقلى إليها للعمل كمدرس بالوحدة، وفى ٢٥ سبتمبر عام١٩٧٣ كان موعد إجازتى، علمت أن هناك بعض زملائى أيضًا عادوا إلى مصر، والسبب كان زيارة لقائد القوات الجوية لليبيا واختبار ٥ طيارين للعودة إلى الأسراب، وأنا منهم

تم نقل السرب... فعدت إلى سربى مرة أخرى يوم٣ اكتوبر، فطلبت من قائد اللوا وكان العقيد حسن فهمى أن أطير طلعة على الأقل للتدريب على ضرب النار وهذا لأننا فى وحدة التدريب بليبيا ننفذ برنامجًا تدريبيًا ينتهى بضرب النار، ولأننى عدت قبل انتهاء الفترة فلم أقم بضرب النار منذ ٤ أشهر فوافق العقيد حسن فهمى وبالفعل قمت بالطلعة.

يوم ٦ أكتوبر كان يومًا عاديًا عدا بعض الطيارين فى حالات الطوارئ وكان قائد اللواء قد ذهب إلى القاهرة بحجة رؤية أولاده، ولكن علمنا أنه ذهب لقيادة القوات الجوية وتم تبليغه بالحرب وفى الصباح يوم ٦ أكتوبر جاء حسن فهمى وكان شخصية متماسكة ولا يظهر ما بداخله وسئل عن الطيارين ودعاهم جميعًا للإفطار وفى حوالى الواحدة ظهرًا استدعى قادة التشكيلات إلى غرفة المحاضرات، وكان منهم أسامه حمدى قائد السرب وعبد العزيز عبد المجيد وأنا وعاصم عبد الحميد وجلال زكى وغيرهم وأبلغنا بأن الحرب اليوم الساعة الثانية وكان إحساسى بأن هذا اليوم الذى كنا ننتظره ولم أفكر فى شىء سوى والدتى لأنها كانت مرتبطة بىَّ جدًا.

ثم أدخل باقى طيارى السرب وعندما علموا ظهر الحماس ومنهم طيار رقم ٢ فى التشكيل اسمه نيقولا رزق الله نيقولا صاحوا (الله أكبر)

تم توزيع الخرائط على قادة الأسراب وكان أفراد التشكيل هم:

أنا كقائد تشكيلى ونيقولا رزق الله رقم ٢ ثم حسن القفاص رقم ٣ ثم هانى أسعد رقم ٤.

كان الهدف المخصص لى هو موقع صواريخ هوك على المحور الأوسط فى الطاسة.

وباقى التشكيلات على مواقع هوك فى المحور الشمالى فى رمانة وبالوظة.

وفى التوقيت المحدد انطلقت جميع طائرات السرب إلى مدينة القنطرة، ثم انفصل كل تشكيلين إلى هدف واحد و لكى يحدث تدمير مؤكد له.

كان ارتفاعى ٢٢مترًا فأبلغنى مركز قيادة المنصورة قائلاً:

" بينك ليدر انزل بارتفاعك شوية"

كان المخطط أن أسير بجوار المحور الأوسط وعند تقاطعه مع الطريق العرضى رقم ٢ سأجد الهدف على يسارى وللخلف ب ٣٠ ثانية

قبل أن أصل إلى التقاطع بدقيقه رأيت موقع هوك على يسارى، وهذا مخالف للخطه وأعتقدت أن هذا موقع هيكلى بناء على التوقيت المحدد

بعد مرور دقيقه رأيت التقاطع والهدف خلفى فقمت بالهجوم على الموقع ب ٤ طائرات وبعدى تشكيل آخر على نفس الموقع ب ٤ طائرات لتحقيق نتائج مؤكدة.

بعد الضربة وأثناء العودة كانت تعليقات الطيارين تظهر من شدة الحماس والفرحة وأحسست أن هذا هو بداية النصر، وأننا نستطيع أن نفعل الكثير.

استشهد فى تلك الطلعة الطيار عاصم عبدالمجيد فى الموقع الذى كان يهاجمه أثناء الضرب.

عند عودتنا الى المطار كانت الفرحة كبيرة، وأطقم الصيانة من الميكانيكية والفنيين من شدة فرحتهم لم ينتظروا نزولى من الطائرة فكانوا يحملوننا فرحًا بالحرب.

بعدها فوجئنا بعربات نقل وعلى متنها أفراد من الصاعقة، وفى الوقت نفسه تقريبًا هبطت بالمطار ٨ طائرات مى - ٨ لتنقلهم إلى أهدافهم، فكان الجميع يشد من أزرهم .

وكانت هناك تعليمات الى قادة الألوية الجوية باحتمال تكرار الضربة مرة أخرى فى حال ثبت عدم تدمير الأهداف بشكل كامل أو شلها على الأقل.

بعد تحليل النتائج من خلال صور الضرب للأهداف تبين أن كل المهام تمت بنجاح، وتم إلغاء الضربة الثانية.

بدأت إسرائيل تحمى حدودها ومطاراتها فى الداخل كنتيجة طبيعية لتلك الضربة.

فى صباح يوم ٧ أكتوبر لم يتعرض مطارنا للضربة الإسرائيلية المضادة على المطارات المصرية.

كانت العناصر التى تسبب إزعاج للعدو هى المقاتلات والدفاع الجوى.

ففى صباح يوم ٧ أكتوبر توجه إلى القواعد التى تنطلق منها تلك المقاتلات (Mig-21) لإسكاتها.

ولكن تلك الهجمات تم إحباطها، وتصدت لها مقاتلاتنا فى الجو قبل الوصول إلى المطارات، و استمرت بالعمل بشكل طبيعى.

فى صباح ٨ أكتوبر صدرت أوامر بتكرار الطلعة مرة أخرى على موقع صواريخ الهوك بالطاسة.

كان سبب التكرار هو التأكد من سلامة المجال الجوى، لكى تستطيع المقاتلات القاذفه مثل السوخوى العمل بحرية داخل سيناء.

انطلقنا فى حوالى الساعه ٩:٣٠ بنفس تشكيلات الضربة الأولى، وعند وصولنا وجدت موقع الصواريخ عبارة عن منطقه سوداء نتيجة لضرب يوم ٦ أكتوبر.

أبلغت أننا لم نجد الموقع، وبدأت المدفعية المضادة للطائرات التى تحمى الموقع فى الضرب علينا.

فأبلغت أننى سأتعامل مع المدفعية، وبدأنا ٨ طائرات فى الهجوم على مواقع المدفعية.

بعد تلك الطلعة، أصبحنا سرب مخصص للإسناد القريب للجيش الثانى الميدانى مباشرة.

وكان التنسيق يتم من خلال ضباط اتصال يكونون فى داخل التشكيلات الميدانيه الأمامية، وبيننا اتصال مباشر لكى يتم توجيهنا إلى الأهداف المطلوبة.

بعد طلعة يوم ٨ صباحًا وفى الساعة ٢ ظهرًا تم مهاجمة مطار... بـ ٤ طائرات فانتوم وطائرتين ميراج.

هاجمت الطائرات الممر بقنابل الممرات، اخترقت القنبلة الممر لعمق ٦ أمتار ولكنها لم تنفجر لفترة طويلة بعد الحرب، وتم الردم عليها وإصلاح الممر.

هناك قنبلة أخرى سقطت امام دشمة طائرة ولكنها لم تنفجر، رأيت أفرادًا من الميكانيكية يحملون تلك القنبله وإبعادها عن الدشمة، ولم أتخيل أن هناك إنسانًا يستطيع عمل ذلك.

بدأت المدفعية المضادة للطائرات المدافعة عن المطار التعامل مع الطائرات المهاجمه، ولكنها لم تسقط منها طائرات.

يوم ٩ أكتوبر كانت هناك طلعة، وكان تشكيلى هو من سينفذها، و لكن أحمد شلبى رئيس عمليات اللواء طلب منى أن ينفذ هو تلك الطلعة.

وبالفعل أخذ هو أفراد تشكيلى لتنفيذ الطلعة.

كانت المهمة هى معاونة الجيش الثانى، وفى تلك الطلعة استشهد هانى عيسى أثناء الضرب.

كان هانى أحد الطيارين الصغار الذى كنت مدرسه فى وحدة تدريب المقاتلات.

يوم ١٠ أكتوبر كانت هناك طلعة ضد قول دبابات على المحور الأوسط وكنت قائد التشكيل الأول وكان رقم ٢ لى هو سمير بكير، وهو طيار ميج -٢١ وتم تحويله على الميج -١٧ قبل الحرب بقلى، وحسن راشد قائد التشكيل الثانى خلفى ب ١٠ دقائق.

بعد عبور القناه ب ٧ دقائق لم أجد شيئًا. فأكملت لمدة ١,٥ دقيقة، نظرت خلفى وجدت طائرتين ميراج باتجاهى.

أعطيت أمراً إلى التشكيل بالقاء الخزانات لكى نشتبك مع الميراج.

كان رقم ٣ حسن القفاص، ورقم ٤ نيقولا رزق الله نيقولا

بدأ الاشتباك بمناورات بأقصى حمل للطائرة، فكانت تهاجمنا ٤ طائرات ميراج.

عندما علم حسن راشد بالاشتباك عاد إلى المطار بتشكيله.

بدأ تشكيل الميراج الانفصال لكل طائرتين والتعامل معنا.

كان خلفى طائرة بعد أول مناورة لم أجدها خلفى فنظرت حولى شاهدت طائرة ميج -١٧ وخلفها طائرة ميراج..

رقم ٣ و ٤ بتشكيلى لم يجدوا طائرات خلفهم فأخذوا خط العودة الى المطار.

كانت الميراج فى وضع جيد وتنتظر اللحظة المناسبة؛ لكى يضرب الميج -١٧ فقلت: "شد يا ميج -١٧ الميراج وراك" اتضح فيما بعد أن من بالميج -١٧ هو سمير بكير..

فكرت أن أضرب الميراج بالصواريخ لكى انقذ الميج -١٧، فتركت الميراج الميج -١٧ وخرجت من الاشتباك.

عدت أنا أولا إلى الدشمة ثم انتظرت سمير بكير وعند نزوله سألته: أنت حسيت بحاجه وراك؟

فقال: لا

فأخذته إلى جناح طائرته الأيمن وشاهدنا بها طلقات كثيرة تخترقه من الميراج التى كانت خلفه.

علمنا ذلك اليوم أن الرائد أسامة حمدى قائد السرب قد استشهد فى طلعة بذلك اليوم فى اشتباك مع الميراج، وتم تعيين سعد الدرينى كقائد للسرب.

يوم ١١ أكتوبر بدأت القيادة تعيد حسابات القوة الموجودة فى ذلك الوقت، واستخدامها بشكل صحيح، وذلك نتيجه لبدء الزياده فى الخسائر، والاستعداد للمرحله القادمة.

يوم١٢ أكتوبر جاءت أوامر بطلعة على المحور الأوسط لضرب عربات تحمل صواريخ مضاده للدبابات من نوع SS-11 وهذه الصواريخ تشكل خطورة كبيرة على قواتنا البرية.

كان التشكيل معى مكون من الحارتى، والقفاص، ونيقولا رزق الله.

اتجهنا إلى الإحداثى المحدد ولم أجد الهدف.. اكملت لمدة ١,٥ دقيقة. تعلمت من الطلعة السابقة عدم الطيران بخط مستقيم حتى لا أتعرض للاعتراض.

فبدأت بمسح الأرض يمينًا لمدة نصف دقيقه، ثم يسارًا وهكذا..

أبلغت أن الهدف غير موجود، وعند عودتى رأيت مجموعة دبابات معادية، فابلغت بأنى سأهاجمها، وبالفعل بدأت الضرب عليها.

وفى طريقنا للمطار وجدت التشكيل ينقصه طائرة الحارتى ، فناديت عليه فقال: أنا داخل على القناة.

بعد نزولنا سألته فقال إننا بعد عمل مناورة لم يستطع رؤيتنا، فرأى عربات فقام بالهجوم عليها..

اتضح من الصور أن هذه العربات هى العربات الحاملة للـ SS-11 المطلوبة.

يوم ١٥ أكتوبر طلبت طلعة استطلاع مسلح من الفردان شمالاً إلى الدفرسوار جنوبًا على الضفة الغربية..

بدأنا الطلعة وعند وصولنا إلى الدفرسوار رأيت ٦ دبابات إسرائيلية، أبلغت القيادة: أنا شايف دبابات ونازل عليها.

وعند الهجوم قامت الدبابات بسرعة البرق بالاختباء بالأشجار والزراعات، فقمت بإلقاء القنابل مساحيًا وأخذت اتجاه العودة.

أبلغت القيادة بتلك الدبابات، ولكنى كنت أعتقد أن ذلك للاستطلاع فقط، وأن تصفيته فى أسرع وقت.

يوم ١٦ أكتوبر بدأت الثغره تتسع رقعتها فى الدفرسوار، وإنشاء رءوس كبارى...

كانت الثغرة بالنسبة للإسرائيليين هى الورقة الرابحة والوحيدة سياسيًا وإعلاميًا

وأى حرب تنتهى على طاولة المفاوضات، ومن المستحيل أن يستمروا فيها بشكل مستمر، وكان لديهم دفاع جوى ومظلات جوية ٢٤ ساعة.

طلبت طلعة لضرب الكوبرى، وهاجمناه بالقنابل والصواريخ، ولكن لم تأت بنتائج، وذلك لأن الكوبرى كان عبارة عن حجارة تسد القناة، ولم يتم اعتراضنا سواء من الدفاع الجوى أو الطائرات.

يوم ١٦ أكتوبر كانت هناك طلعة ضد دبابات على طريق عثمان أحمد عثمان..

وتم تغيير أسلوب الهجوم، كانت التشكيلات عبارة عن ٤ أو ٦ طائرات، على شكل طائرتين خلف بعضهما، والهجوم على أى قوات تتواجد فى ذلك الطريق...

ومن كثافة الدفاع الجوى المعادى، كان يتم الهجوم بهجمة واحدة فقط بالقنابل والصواريخ.

وكانت الحماية المباشرة من الـ Mig-21 لنا ولطائرات السوخوى أيضًا..

كانت هناك طلعات تخصص لنا، ويتم تبديلها بطائرات سوخوى نتيجه لزيادة حمولتها ومداها الكبير عنا كان الشعور فى ذلك الوقت من موقع قوى لقواتنا ونحن - المسيطرين - على الموقف، إلى وضع مختلف، والعدو يعبر بقواته الى غرب القناة..

وكان ضباط الاتصال المخصصون لنا من القوات البرية يطلعوننا على الموقف، وأنا أحسست أن الثغرة هى عبارة عن عملية تحتاج إلى بعض الوقت وسننهيها بشكل سريع.

يوم ٢٠ أكتوبر وصل عدد طيارى السرب لـ ٨ طيارين فقط من ٢٤ طيارًا بدأ السرب بهم الحرب، منهم أسامة حمدى قائد السرب يوم ١٠ أكتوبر، وهانى عيسى وأبوزينه وأبو مسلم...كانت خسائرنا تتركز فى الثغره.

حتى يوم ٢١ أكتوبر كانت هجماتنا بنفس النمط، وهو هجمة واحدة على الهدف..

وبنفس العدد تقريبًا مع الزيادة فى الخسائر

يوم ٢٢ أكتوبر كانت هناك طلعة وكان معى رقم ٢ نيقولا رزق الله ورقم ٣ القفاص ولا أتذكر رقم ٤، وكان معى تشكيل آخر بقيادة جلال زكى بتشكيله..

وكانت المهمة عبارة عن قنص حر، تم تحديد منطقة فى تقاطع طريق سرابيوم الدفرسوار..

وصلنا إلى المنطقة ووجدنا كمية كبيرة من المعدات والقوات المعادية، وفى الوقت نفسه رأيت طائرة هليكوبتر سوبر فرليرون إسرائيلية (مركز قيادة) تقلع من جبل عتاقة..

فقلت لجلال زكى: أنا شايف طيارة هل.. أنا هخش على الهليكوبتر وأرجع أضرب الهدف .

فتوجهت الى الطائرة حوالى دقيقة ونصف وارتفعت قليلاً لكى أضربه، شاهدنى الطيار الإسرائيلى وكان ماهرًا جدًا، قام بعمل مناورة ونزل بارتفاعه جدًا على ارتفاع المزارع والشجر واختفى.

نتيجه لمحاولتى ضرب الهليكوبتر، دخل تشكيل جلال زكى لضرب الهدف أولاً، ثم أدخل بتشكيلى بعده وأكمل الضرب...

وهذا قد ضاعف من فترة تواجد التشكيل أعلى الهدف، مما يعطى الوقت الكافى لوسائل الدفاع الجوى الموجودة للعدو بالمنطقة التعامل معى.

قمت بالعودة الى الهدف الأساسى، وبالفعل ارتفعت لأعلى وقمت بالهجمة الأولى، وفى الهجمة الثانية حاولت تقليل الوقت اللازم للهجمة فقمت بعمل مناورة شديدة أدت الى التقليل من سرعة الطائرة...

فى الهجمة الثانية قال نيقولا: أنا انضربت يا فندم.

فقلت له: نط.

بعدها بثوان شعرت بخبطة فى الطائرة نتيجه لصاروخ أرض - جو.

قالى لى نيقولا " طيارتك مولعة يا فندم، فنظرت وجدت جناح الطائرة الأيمن مشتعلاً، فحاولت الابتعاد قليلاً عن المنطقة لكى أقفز فى أقرب منطقة بها قوات مصرية..

وبدا الدخان داخل الكابينه بكثافه و وكانت الطائرة على وشك الانفجار.

فقمت بشد الذراع لكى يخرجنى من الطائرة، فطار زجاج الطائرة لكن الكرسى لم يخرج من الطائرة، وبدأت الطائرة تدور حول محورها، بدون تحكم..

فمزقت ستارة الأمان، فطار الكرسى وأنا على ارتفاع ١٥٠مترًا، والمفروض أن القفز لا يقل عن ٢٥٠ مترًا وبالفعل وصلت إلى الأرض ورأيت البراشوت الخاص بنيقولا بعدى بحوالى ٢ كيلو.

وفور هبوطى قمت باخفاء الباراشوت وحاولت الاختباء بعيدًا عن أيدى الأعداء، ولكننى فوجئت بعد ٥ دقائق بسيارات جيب ومدفعية ورشاشات وسرية من الإسرائيليين يطلبون استسلامى وتسليم طبنجة كانت فى يدى ثم تم وضع غمامة على عينى واصطحبونى إلى منطقة عبرت خلالها كوبرى خشب على ترعة الإسماعيلية.

عندما تم رفع الغمامة عن عينى فوجئت بوجود الجنرال آريل شارون أمامى وبواسطة مترجم سألنى عما إذا كنت أعرفه فأجبت بالإيجاب.

فقال: من أين تعرفنى؟

فقلت: إننى أشاهدك على التلفزيون

فسألنى عن الأهداف التى ضربتها خلال هذه الطلعة

فقلت له: بأننى لم أضرب شيئًا

فرد قائلاً: إنك طيار..! لأنك لم تصب أى شىء ؟

فطلب شارون معلومات سريعة عن نتيجة الضربة التى نفذتها وكانت مؤثرة مما أصابه بالغيظ فتوجه إلى وشد شعرى بقوة قائلاً: أنت طيار كذاب.

ثم أشار لهم بنقلى مقيدًا ووضعى فى الشمس لفترة طويلة، ثم نقلونى إلى جبل لبنى وكان به الأسرى المصريون حيث كانت معنوياتنا مرتفعة جدًا واشتبكنا كثيرًا مع الحراس الإسرائيليين احتجاجًا على سوء المعاملة ورداءة الطعام.

تم بعد ذلك نقلى إلى سجن عتليت وواجهت معاملة سيئة ووضعونى داخل السجن الانفرادى وبدأ فريق من المخابرات محاولة الحصول على أى معلومات منى وكنت أخدعهم وعندما تكون لديهم معلومات حقيقية على بعض الأشياء يعلمون بأننى أكذب عليهم ويقومون بضربى ثم يأخذونى إلى ساحة يتم فيها تعذيب أحد الأشخاص بشدة ثم يدعون أنهم قتلوه وأن الدور على كما يضعون تسجيلات بأصوات أشخاص يعانون من آلام التعذيب لإرهابى من أجل أن يدفعونى للتعاون معهم إلا أننى بقيت صامدًا كما أنهم قدموا لى عرضًا لمساعدتى

لكى أكون داعية سلام بعد انتهاء الحرب ومساعدتى فى الحصول على دورات متقدمة لإدارة الأعمال إلا أننى رفضت كل ذلك.

فى ٢ نوفمبر قام الصليب الأحمر الدولى بإبلاغ سويسرا بقائمة أسماء الأسرى المصريين وكنت من بينهم وعندما علمت مصر بها كانت مفاجأة وتم إبلاغ أسرتى وبدأت مفاوضات تبادل الأسرى وحرص الإسرائيليون على الاحتفاظ بى مع عدد من الضباط لنكون ورقة أخيرة؛ حيث يعتقدون بأن مصر تحتفظ بأسرى آخرين لديها وبالفعل تم نقلنا كآخر أسرى يوم ٢٢ نوفمبر وعدت بعدها للخدمة ومواصلة دورى لخدمة مصر.

شهيد ملازم أول طلال سعد الله



شاب مصرى صغير السن آمن بربه وأقسم على حماية وصيانة أرض بلده مهما كلفه الأمر.. وتعاهد بينه وبين نفسه ألا يسقط أسيراً بين أيدى العدو الغادر.. وبالفعل صدق ماعاهد الله عليه.. عندما أصيبت طائرته فوق موقع العدو بعد أن أدى مهمته وتأكد من جسامة الإصابة بحيث لن يمكنه العودة بها إلى قاعدته كما حدث فى عملية سابقة قرر الانقضاض على باقى الموقع ليدمره تدميراً شديداً بمن بقى فيه.. لم يفكر فى نفسه وشبابه.. لم يفكر فى والدته ولا أبيه ولا أخيه المريض الذى يصطحبه إلى الطبيب..لم يفكر فى خطيبته التى فى انتظاره وتعد الأيام لاتمام الزواج... لم يفكر إلا فى كرامة وشرف مصر.. إنه الطيار الاستشهادى طلال سعد الله..

والذى ينطبق عليه قول الله تعالى: ﴿مِنَ الْمُؤْمِنِينَ رِجَالٌ صَدَقُوا مَا عَاهَدُوا اللَّهَ عَلَيْهِ فَمِنْهُمْ مَنْ قَضَى نَحْبَهُ وَمِنْهُمْ مَنْ يَنْتَظِرُ وَمَا بَدَّلُوا تَبْدِيلاً﴾ (الأحزاب، الآية:٢٣) صدق الله العظيم.

نبدأ قصته من مولده بمنطقة نصر الدين بمدينة الجيزة فى أسرة من رجال التعليم فوالده عمل مدرسًا، ثم مقتشًا بالتربية والتعليم، وأربعة من أخواله الخمسة أيضًا كانوا من رجال التربية والتعليم مدرسان وناظران فى حين كان الخامس ضابطًا بالجيش.

كان طلال الثالث بين خمسة إخوة من الذكور يسبقه أسامة مدرس التربية الرياضية، وعبد الهادى ضباطًا بالقوات المسلحة، وبطلنا طلال، ثم صفوان طالب التربية الموسيقية، ثم تيسير أصغر الأبناء.

وكان طلال منذ صغره أثناء دراسته الابتدائية والإعدادية بمدارس حى العمرانية بالجيزة والثانوية بمدرسة الخديو إسماعيل بالمبتديان محباً لكتبه الدراسية محافظًا على نظافة ونظام كراريسه، لكن أهم ما كان يلفت النظر فيه هو حبه للأماكن المرتفعة.. حتى أنه كان يحرص على مذاكرة دروسه فوق سطوح المنزل وكانت من أمانيه أن يسكن فى عمارة من ٢٥ طابقاً وتكون شقته على سطح العمارة.. فى صغره كان معجبًا بالقطارات وينصت لصوتها أثناء مرورها على مسافة غير بعيدة من المنزل، وعندما كان يُسأل وهو صغير:

- ماذا تريد أن تعمل عندما تكبر؟

كان يجيب:

- أريد أن أكون سائق قطار.

فكنا نداعبه ونقول له:

- لا.. اختر مهنة أسهل.

فكان يجيب:

- خلاص أطلع فوق السطح.

امتاز طلال بالهدوء، والحنان والعطف على أسرته منذ طفولته.

ولكن عشقه للطيران لم يتبلور إلا وهو فى المرحلة الثانوية فكان يشترى أى مجلة أو كتاب يتحدث عن الطيران. وعندما حصل على الثانوية العامة تقدم بأوارقه إلى ثلاث جهات: الكلية الحربية، ومعهد التربية الرياضية، ومعهد العلاج الطبيعى وقد قبل بالجهات الثلاث وكان الأول فى بعضها، ولكنه دخل كلية الطيران عن طريق الكلية الحربية، وكان متفوقًا فى دراسته للطيران حتى أن والده سأله عن سر تفوقه الواضح فكانت إجابته:

- إنه التواضع يا أبى.. فمن التواضع يتعلم الإنسان الكثير بل ويصبح مناخًا بشريًا طيبًا يستقبل المعارف والعلوم ليهضمها ويستفيد بها..

وتخرج فى كلية الطيران عام ١٩٦٨، وكان عمره ٢٢ عامًا، وشارك فى حرب الاستنزاف، وكان ممن يجيدون الطيران المنخفض، وأثبت جدارة وتفوقًا وشجاعة فى قصف مواقع العدو حيث أنه كان جريئًا ومقدامًا حتى أنه حصل على نوط الشجاعة العسكرى ثلاث مرات:

١- الأولى فى نوفمبر ١٩٦٩ عندما استطاع ضرب مواقع العدو وتجمعاته ومستودعات ذخيرته فى سيناء.

٢ - الثانية لشجاعته الفائقة فى المعارك الجوية التى خاضها ضد طائرات العدو خلال عام ١٩٧٠.

٣ - الثالثة بعد عملية جريئة قام بها فى جو عاصف وظروف مناخية صعبة تكاد تكون الرؤية منعدمة خلالها، ولم يخطر ببال العدو أنه يمكن لطائرة مصرية أن تغير عليه فى مثل هذه الظروف. لأن أى طلعة من كلا الجانبين فى مثل هذه الظروف معناها انتحار الطيار وتحطم طائرته قبل أن يحقق أى هدف. ولكن طلال حينما صدرت له الأوامر للإقلاع بطائرته لتدمير موقعٍ للعدو لم يتأخر لحظة ولم يفكر فى رداءة الجو فكان قد وصل لمستوى عالٍ من التدريب مع زملائه للطيران فى أقسى الظروف وجميع الأجواء.. انطلق طلال بطائرته بعد أن استمع لنصائح وإرشادات زملائه: لا تنخفض بطائرتك كثيراً.. تفاد مواقع الدفاع الجوى للعدو.. وعندما تأخذ طائرته طريقها على ممر الإقلاع ترتفع أصابع الإبهام لزملائه له مشجعين وقلوبهم تدعو له. ووسط هذا الجو الملىء بالعواصف الشديدة والأتربة والغبار شق طريقه على ارتفاع منخفض نحو سيناء حتى أنه شاهد بعض الأشجار والشجيرات على الضفة الغربية للقناة وهى تقتلع من شدة الرياح وبعد عدة دقائق كان طلال فوق موقع صواريخ العدو على ارتفاع منخفض وانقض على الموقع يدمره ويشاهد جنود العدو الذين بغتوا بهذه الغارة ووجدوا الموت يحوم فوق رءوسهم يفرون من الموقع ليدفنوا أنفسهم بعيدًا فى الرمال.. وفى غرفة العمليات بقاعدة طلال ران الصمت على الجميع وبدا القلق

على الطيارين ومن حين إلى آخر ينظرون إلى ساعاتهم، فلكل عملية مدة محددة من إقلاع الطيار حتى وصوله.. وفى الوقت المحدد هبط طلال بطائرته على ممر القاعدة وسط تهليل الطيارين الذين استقبلوه بالعناق.

قبل استشهاده بعدة أسابيع كان شديد الحرص على الصلاة بمسجد الإمام الحسين.. وعندما سأله والده عن السبب فى ذلك كانت إجابته وهو مندهش من سؤال والده:

- إنه أبو الشهداء، ومن يدرى لعلى أحظى بالشهادة فيشفع لى عند ربى.

ولما كان الأب ينتابه الخوف على ولده فيسأله عن مظلة الطيران وهل هى جاهزة للاستعمال فى أى وقت ؟

كان طلال يغضب ويجيب فى حزم:

- لن ألجأ إلى المظلة وأنا فوق العدو.. لن أقع فى يده أسيرًا على الإطلاق.

وفى اليوم الموعود.. وبعد عملية ذلك اليوم العاصف بعدة أيام.. وبالتحديد فى يوم ٢١ من إبريل ١٩٧٠ أدى طلال المهمة المكلف بها وهى ضرب مواقع العدو بسيناء بكل كفاءة واقتدار وهى المهمة التى طالما أداها طلال بكفاءة من قبل.. وفجأة.. تحدث إلى قائد تشكيله لاسلكيًا:

- طائرتى أصيبت يا فندم.. احتمال نجاتى غير مؤكد.. سأضرب بجسم طائرتى فى العدو.. أمامى صواريخ هوك.. الله أكبر.. تحيا مصر..

كانت تلك آخر كلمات البطل فى كابينة قيادة قائده ثم ساد الصمت داخل الكابينة فى الوقت الذى حدث فيه انفجار ضخم فى موقع العدو الذى يضم منصات صواريخ الهوك المضادة للطائرات وعددًا من خبراء تشغيل هذه الصواريخ من جراء اصطدام طائرة البطل طلال المصابة بما تحمله من وقود وذخائر بالقاعدة بما تضمه من صواريخ لتتحول إلى كتلة ضخمة من النيران..

ويوم الثلاثاء الموافق ٢٨ إبريل ١٩٧٠، ومن جامع عمر مكرم بميدان التحرير خرجت ثلاثة نعوش ملتفة بأعلام مصر فوق ثلاث عربات عسكرية الثلاثة من

شهداء مصر من الطيارين الذين استشهدوا وهم يؤدن واجبهم على جبهة القتال وهم:

- البطل الشهيد طيار فاروق جاد الرب قنديل.. استشهد فوق رأس سدر بجنوب سيناء بعد تدمير مواقع العدو هناك يوم ١٩ إبريل ١٩٧٠.

- البطل الشهيد طيار طلال محمد سعد الله.. استشهد فى بالوظة بشمال سيناء بعد تدمير موقع صواريخ هوك يوم ٢١ إبريل ١٩٧٠.

- البطل الشهيد طيار محمد عبد الجواد.. استشهد بعد تدميره لتابور مدرع للعدو متحرك على الطريق الساحلى بين العريش ورفح فى عمق سيناء يوم ٢٥ إبريل ١٩٧٠.

وتحول ميدان التحرير لكتلة متلاحمة من البشر الذين جاءوا للمشاركة فى الجنازة الشعبية التى تحولت إلى مظاهرة كبيرة تنادى بالثأر لدم الشهداء والموت والهلاك لإسرائيل وأنشدوا نشيد بلادى بلادى.. وشارك فيها إلى جانب أسر الشهداء كل من السيد أنور السادات نائب رئيس الجمهورية جمال عبد الناصر والفريق محمد فوزى وزير الحربية، وعدد من سفراء الدول العربية. وكانت هتافات الجماهير التى خرجت من القلب:

- سنحارب حتى النصر..

- بالروح بالدم نفديكى يا مصر..

- أبطال الجو شعلة النصر..

- الثأر الثأر يا أبطال الفدا..

- الموت للأعداء.. والخلود للشهداء..

وسار موكب الشهداء من مسجد عمر مكرم حتى جامع شركس وسط حشود بشرية ومشاركة للأهالى من شرفات ونوافذ البنايات على طول الطريق.. وبعدها نقلت الجثامين الطاهرة إلى مقابر الشهداء بالخفير على طريق صلاح سالم.

وتطوى مصر صفحة نضال.. لتبدأ صفحة جديدة من الكفاح فى تاريخها العريق المجيد.

***

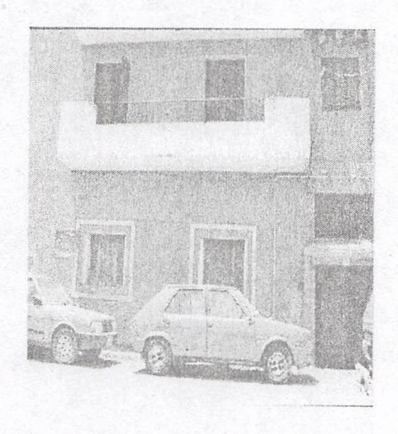


البطل الشهيد طلال فى مراحل عمره المختلفة



طلال بالصف الأول بمدرسة العمرانية الابتدائية

الثالث من جهة اليمين بالصف الأول



المنزل الذى عاش فيه طلال حجرته بالدور الأرضى الشباك الأيمن



طلال بجوار أحد زملائه بقاعدته الجوية

بسم الله الرحمن الرحيم

جمال عبد الناصر

رئيس الجمهورية العربية المتحدة

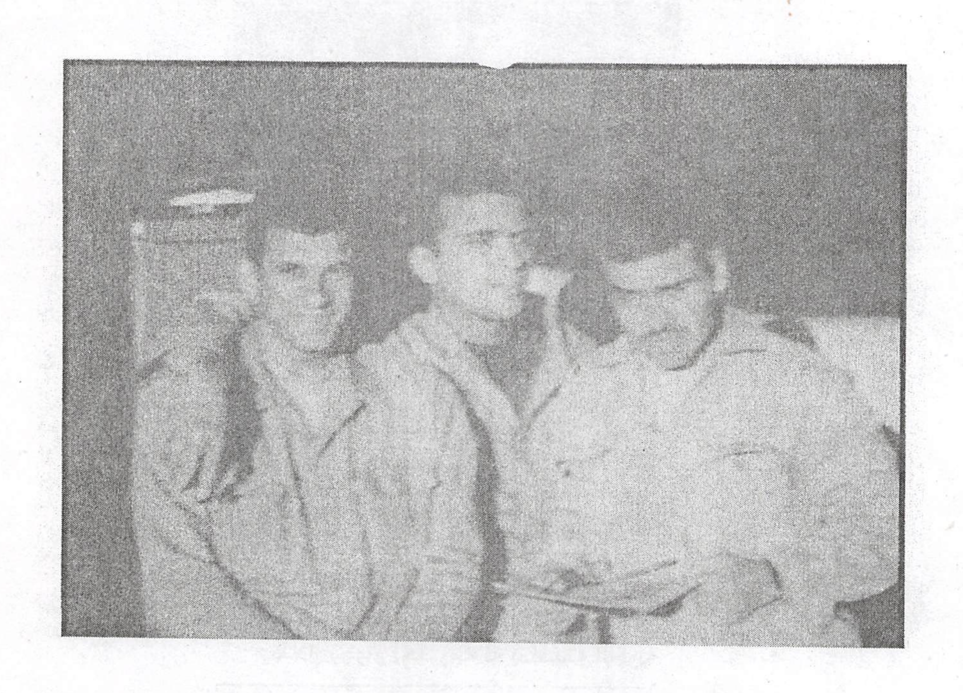
منح نوط الشجاعة العسكري من الطبقة الأولى

إلى : ملازم طيار

طلال محمد عبد الرضا ، من القوات الجوية

تقديراً لما أبداه من أعمال مجيدة في معركة [illegible] يوم ١١/٩/١٩٦٩.

تحريراً بالجمهورية العربية المتحدة في : ٣ رجب ١٣٨٩ ، ١٥ سبتمبر ١٩٦٩



كتب الشهيد طلال بخط يده خلف هذه الصورة:

م.ط طلال محمد سعدالله

م. ط على عبدالكريم

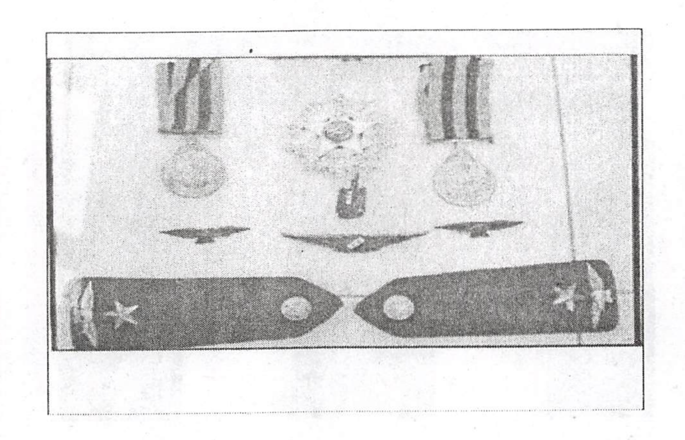
م.ط عماد الدين عبدالمنعم

فرقة تدريب القتال ميج ١٧

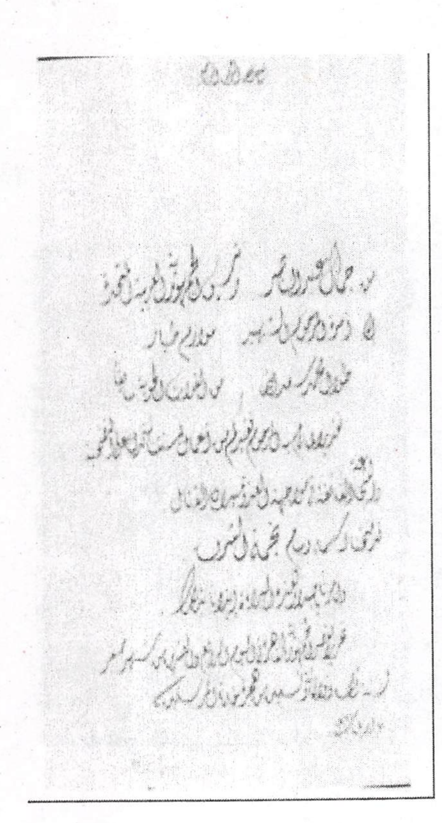
النصر لنا بإذن الله وبإرادتنا وعون الله،

«ولينصرن الله من ينصره»

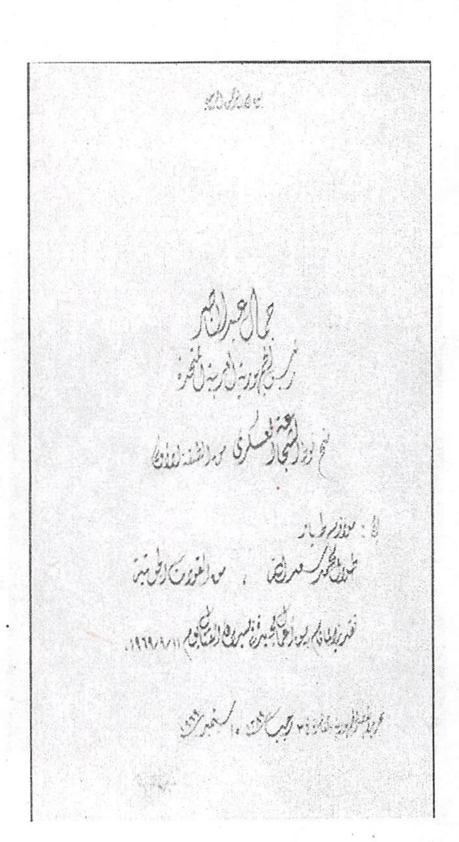
صدق الله العظيم



أوسمة وأنواط ونياشين البطل طلال



جمال عبد الناصر رئيس الجمهورية العربية المتحدة

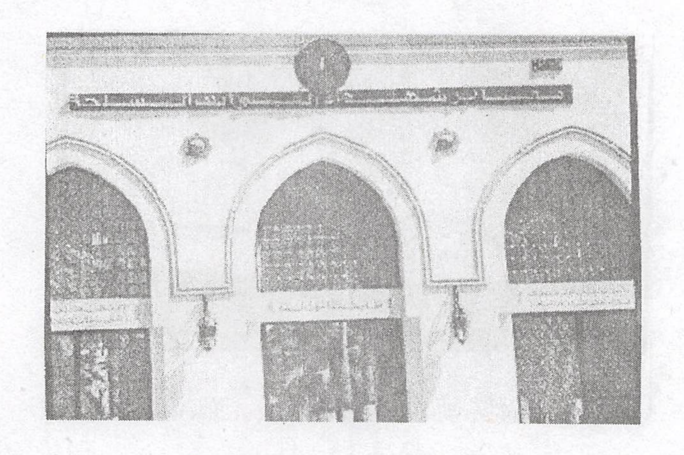


جمال عبد الناصر

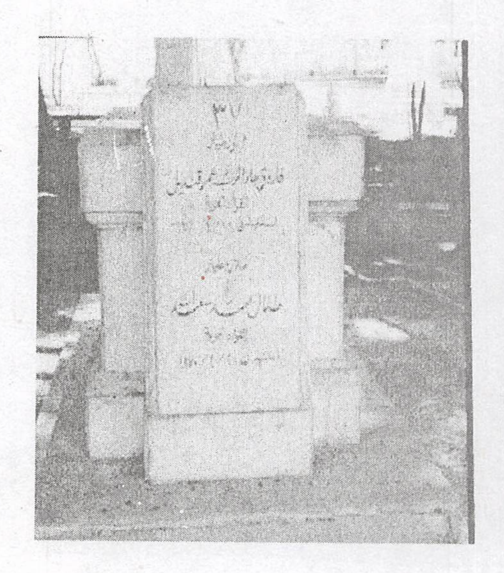
رئيس الجمهورية العربية المتحدة

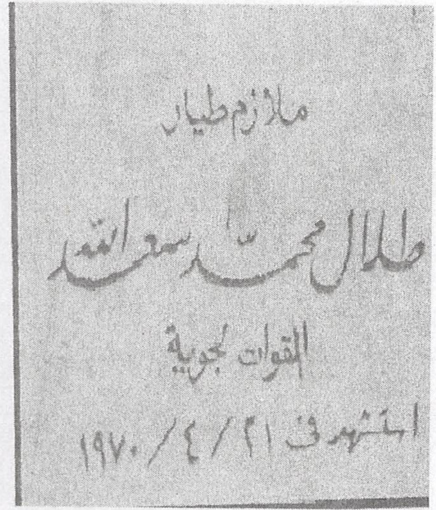
الشجاعة العسكري

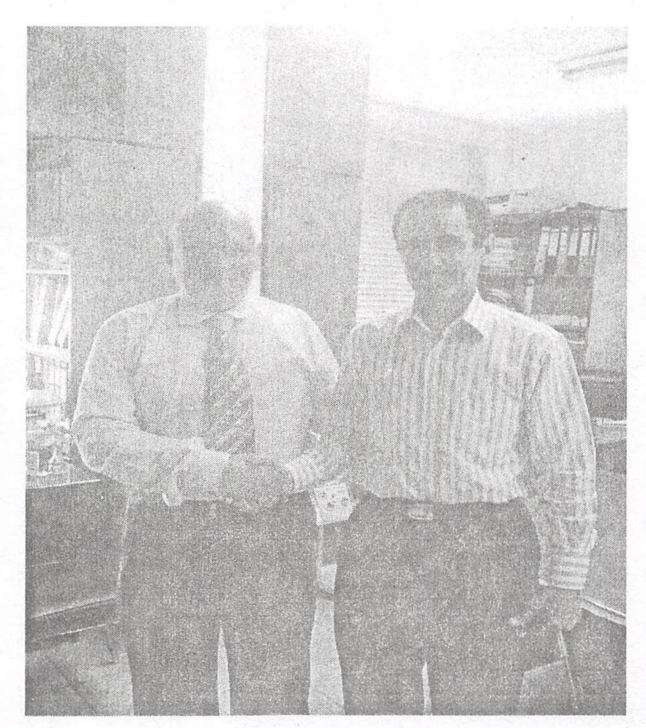
١٩٦٩/٩/١١



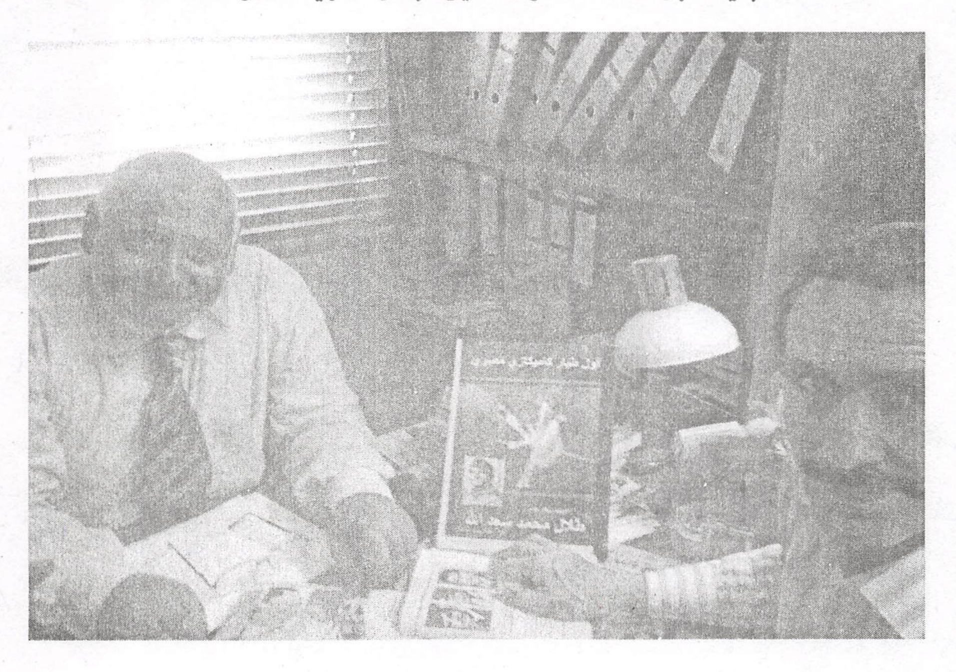
مقابر شهداء القوات المسلحة بطريق صلاح سالم بالقاهرة





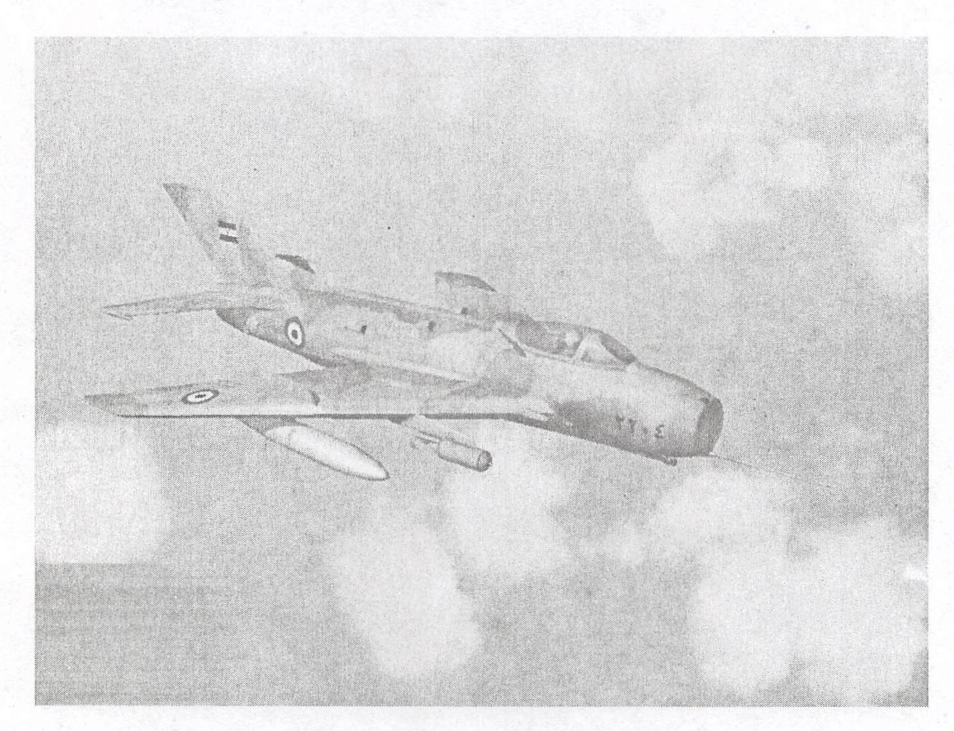


الكاتب يستقبل الأستاذ صفوان شقيق البطل الشهيد طلال سعد الله

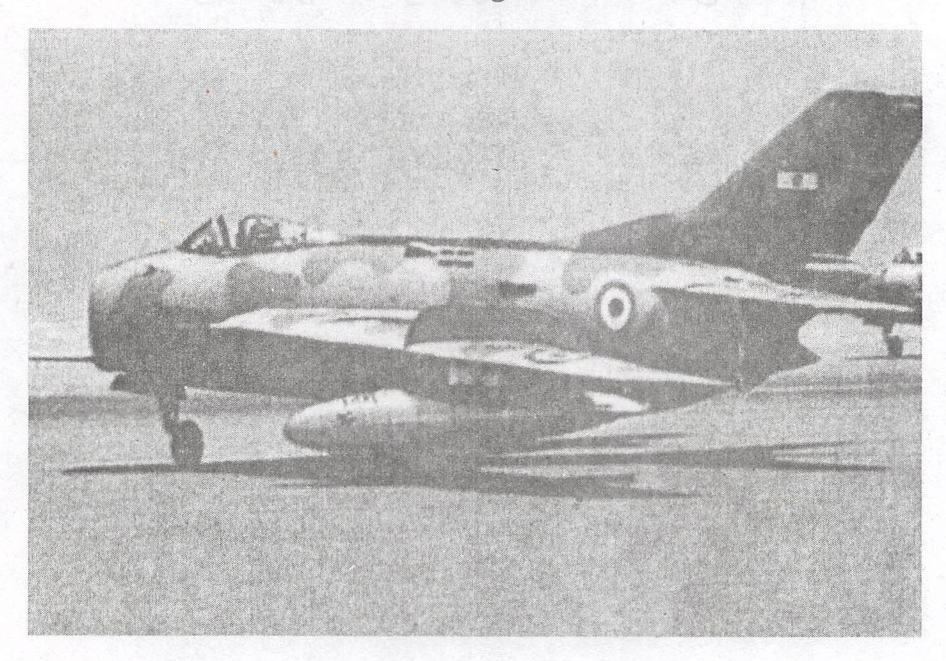


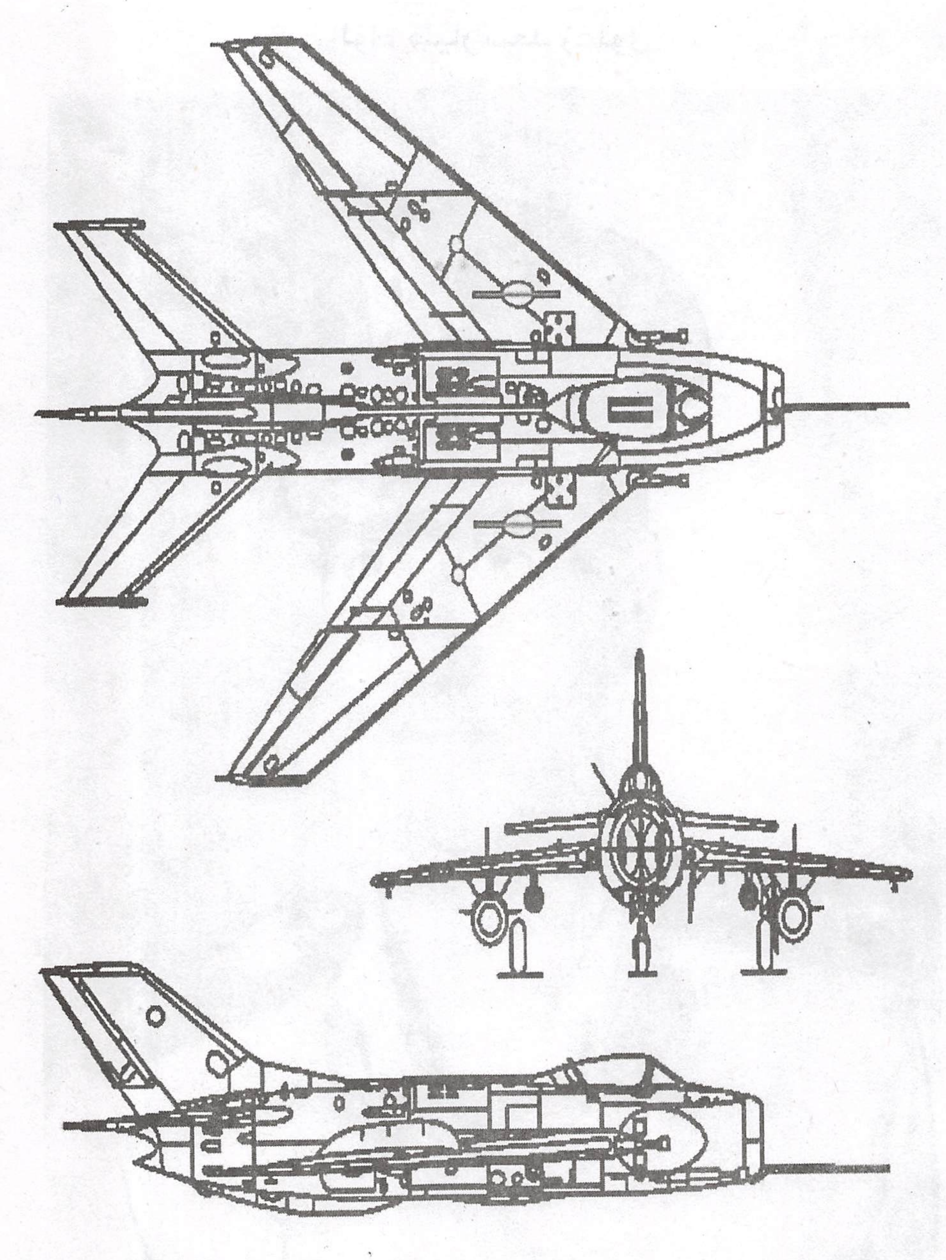
أبطال الميج ١٩

لواء طيار سعد زغلول أحمد مصطفى قاسم



الميج - 19





الطائرة الـ ميج 19

لواء طيار سعد زغلول



نسر آخر من قلعة النسور نتعرف على مسيرة حياته الحافلة بالعطاء والتضحية لمصر..

عندما قابلته للمرة الأولى بمقر عملى بالمركز القومى للبحوث بعد أن قدمنى له أحد الزملاء الشباب رحبت به قائلاً:

- أهلا وسهلاً سيادة اللواء مرحباً بك يابطل، وكان قد ذكر لى سيادة اللواء عكاشة هذا الاسم من قبل كأحد أبطال القوات الجوية على الطائرة الميج - ١٩.

فاجأنى بتواضعه الشديد حتى ظننت أنه ليس الرجل المقصود قائلاً:

- أنا لست لواءً ولست بطلاً.. أنا مجرد شخص أدى دوره الوطنى فى الدفاع عن مصر.

ودار حوار طويل حميم رأيت من واجبى أن أنقله لكم...

- اسمى سعد زغلول أحمد مصطفى قاسم.. سعد زغلول هو اسمى الأول المركب.

- مواليد ١٥ يناير ١٩٤٣ بالمنصورة.

- توفى والدى وأنا عمرى ثلاثة أشهر فلم أره.. تولت والدتى تربيتى أنا وأختى التى تكبرنى بعدة أعوام وكرست حياتها من أجلنا رافضة كل عروض الزواج وهى فى مقتبل العمر لم تتجاوز العشرين من عمرها واكسبتنا صفات وطباع أصولها الصعيدية الأصيلة.

- انهيت تعليمى الابتدائى بمدرسة المنصورة الابتدائية الأميرية، والتى كانت تضم طلاباً من مختلف الطبقات منهم - على سبيل المثال - أبناء عائلة الأتربى من أعيان المنصورة.

- التحقت بمدرسة الملك الكامل الثانوية بالمنصورة حتى منتصف العام الأول الدراسى.

- اضطررت لإكمال المرحلة الثانوية بمدرسة الأورمان الثانوية النموذجية بالدقى بالجيزة وذلك عندما انتقلنا مع أختى الكبرى التى التحقت بجامعة القاهرة وكان الانتقال من مدرسة إلى مدرسة أخرى ومن سكن إلى سكن آخر ميسر فى تلك الفترة.

- منذ الصف الثانى الثانوى تم اختيارى لمنتخب مصر للكرة الطائرة وشاركت عام ١٩٥٩ فى عدة دورات منها دورة هلسنكى ودورة البحر المتوسط فى نابولى.

- حصلت على الثانوية العامة عام ١٩٦١ وتقدمت بأوراقى لكل من الكلية الحربية، وكلية الشرطة التى ألحت وأصرت على ضمى ضمن فريق الشرطة للكرة الطائرة الذى يضم ٤ لاعبين من منتخب مصر فى حين كانت ميولى متجهة لأن أكون ضابطًا بالجيش.. وأثناء الكشف الطبى بالكلية الحربية وكان مديرها اللواء محمد فوزى ومدير المجلس الأعلى للكليات العسكرية فى ذلك الوقت وتبين أن قوة الإبصار عندى ٦/٦ فتم تحويلى إلى قومسيون جوية لتحديد مدى صلاحيتى لكلية الطيران.. وبالفعل ألحقت بكلية الطيران وفشلت محاولات مدير التربية الرياضية بالكلية الحربية حلمى الدكر من إعادتى للكلية الحربية.

- انتظمت ضمن صفوف كلية الطيران فقضيت السنة الأولى وهى الدراسة النظرية بإعدادى طيران بالكلية الحربية، ثم انتقلت إلى القسم المتوسط ببلبيس وفى القطار أثناء ذهابنا لمقر الكلية سمعت من بعض الطلبة أن الأول على الدفعة فى القسم الإعدادى يدعى سعد زغلول فاعتقدت إنه طالب آخر يحمل نفس الاسم ولم أتخيل أن أكون أنا هذا الطالب. ولكن فى طابور الكلية نودى على

اسمى كاملاً الأول على القسم.. وظللت محافظًا على هذا الترتيب فى العامين التاليين لاتخرج أول دفعتى وأحصل على ٧ جوائز مختلفة من الرئيس جمال عبد الناصر:

- كأس أول الخريجين.
- كأس الأول فى العلوم.
- كأس الثانى فى الطيران.
- نوط الواجب من الدرجة الأولى.
- جائزة التفوق الرياضى.
- جائزة مالية قدرها عشرون جنيهًا.

- فى اليوم التالى للتخرج شعرت بألم وورم فى كف يدى اليمنى بدون معرفة سبباً لذلك مما أشعرنى بالقلق .. وكان التشخيص الطبى المبدئى أنه مجرد (فولى بول هاندز) وعلاجه بالرباط الضاغط أو تجنب لعب الكرة الطائرة.

- ولما كان يتم اختيار أوائل الدفع للتدريب على المقاتلات فتم إلحاقى على وحدة تدريب المقاتلات... حيث تدربت على الميج -١٥ وبعد التخرج عملت على الميج - ١٩ التى كان يتم اختيار أفضل ٨ خريجين للعمل عليها وذلك لصعوبتها وتعقيدها.

- لعبت آخر مباراة دولية لى فى الفولى بول بعد تخرجى بأربعة أشهر وقررت ترك هذه اللعبة حباً فى الطيران بعد أن عاودتنى الأم يدى اليمنى التى انتقلت إلى يدى اليسرى.. وحولت على القومسيون الطبى الذى شخص الحالة بروماتويد ولكن جميع التحاليل كانت سلبية مما أوقع الأطباء فى حيرة فقرر الفريق صدقى محمود سفرى إلى لندن للتشخيص والعلاج وتحديد مدى كفائتى للطيران بواسطة المجلس الطبى للطيران هناك وكنت برتبة ملازم أول، وكان تشخيصهم أن الحالة هى روماتويد مبكر.. والقرار أننى يمكننى الطيران على جميع أنواع الطائرات طالما لا يوجد أى التهابات.

- عدت مرة أخرى إلى سرب الميج -١٩ بقاعدة... وكان يتم أختيار طيار من كل سرب لقضاء فترة خدمة باليمن لعدة شهور فتم أختيارى من الميج -١٩ بالقاعدة وسافر معى النقيب أحمد شفيق (قائد القوات الجوية فيما بعد) من نفس القاعدة من سرب ميج -٢١ لنعمل جميعًا فى اليمن على الميج -١٧ كان ذلك فى عام ١٩٦٦ وكان معنا أيضًا الطيار أحمد نصر قائد رف المقاتلات (قائد القوات الجوية فيما بعد) أتذكر أن التكليفات التى كلفت بها كانت إما اعتراض الطيران الإنجليزى الذى يقوم باستطلاع فوق اليمن قادماً من الحدود السعودية على ارتفاعات عالية، أوضرب اليمنيين المغيرين على قواتنا فى المواقع المصرية المتمركزة بين جبال اليمن.

- عدت من اليمن إلى الميج -١٩ مرة أخرى ضمن السرب... الذى كان قائده العقيد علاء بركات (قائد القوات الجوية فيما بعد).. وفى تلك الفترة مع سخونة الأحداث المؤدية إلى أحداث يونيو المريرة وصلت صفقة السوخوى -٧ فتم ترشيحى للتدريب على فرقة الطائرة السوخوى مع الالتزام بمقتضيات رفع حالة الأستعداد بوجودى طوارئ على المقاتلة الاعتراضية الميج - ١٩.

- فى السابعة صباح يوم ٥ يونيو ١٩٦٧ كنت بقاعة صغيرة للمحاضرات بالدور الثانى بمبنى داخل هنجر الصيانة بقاعدة... مع عدد من الطيارين لتلقى محاضرة نظرية عن الطائرة السوخوى عندما حدث أول هجوم على القاعدة على الممرات والطائرات وكان نصيبنا صاروخ اخترق قاعة المحاضرات مخترقاً جدارها محدثًا فجوة كبيرة ولكن لم يصب منا أحد لبراعتنا بالهبوط إلى الدور الأرضى.. ومع وجود ٤ طائرات ميج -٢١ بالقاعدة حالة أولى طياريها مربوطون بمقاعدهم، وعلى الرغم من استعداد طيارى الحالة الثانية فى غرفة الطوارئ بالقرب من طائراتهم الأربع. فقد فاجأ الطيران الإسرائيلى القاعدة بالطيران المنخفض تحت مستوى الردار المصرى فلم تعط طائراتنا أى فرصة للحركة وعندما حاولت إحدى طائرات الحالة الأولى بالقاعدة الإقلاع دمرت على الممر، ودمرت طائرة أخرى قاذفة من طراز إليوشن كانت تقل أحد المسؤلين فور هبوطها فوق الممر ونجى المسؤل.. لم أقف مكتوف اليدين أمام هذه الهجمات المستمرة

على القاعدة فى ظل شلل المطار عن العمل للدمار الذى أصاب ممراته وأصبح من المستحيل إقلاع أى طائرة سليمة فاندفعت نحو إحدى سيارات سرية الحراسة المزودة بمدفع رشاش ثقيل وجهت فوهته نحو الطائرات المغيرة، ولكن سرعة تلك الطائرات العالية فاقت سرعة الطلقات المندفعة نحوها فجعلته غير ذى قيمة. وبنهاية تلك الغارات كنا قد فقدنا معظم طائرات القاعدة فلم يتبق ولا طائرة من طائرات الميج ٢١ والتى كانت حوالى ١٦ طائرة.. فى حين بقيت ٤ طائرات من الميج -١٩ من إجمالى ٨ طائرات وساعد على عدم تدميرها لونها القاتم الذى ساعدها على التخفى.. وبقيت طائرتان فقط من السوخوى من إجمالى ١٦ طائرة.. الأمر الذى دعا العقيد المناوى قائد القاعدة إلى التأثر الشديد والحزن والشعور بالعجز مما دعاه للقول: "قواتنا بتتضرب وإحنا قاعدين هنا زى الـ...." .. ومع نهاية هذا اليوم أجريت محاولات لإخراج الطائرات السليمة من القاعدة عبر فتحة تم إحداثها بجدار القاعدة فى محاولة لاستعمال الطريق الأسفلتى خارج القاعدة فى الصعود والهبوط.. ولكن اكتشف انحناء شديد للطريق بالخارج قبل أن تأخذ الطائرة السرعة اللازمة لبدء الإقلاع وبذلك لا يسمح للطائرات بالإقلاع.. فتم إعادة الطائرات مرة أخرى مع محاولات لإصلاح أى من الممر الرئيسى أو الممر الفرعى أو جزء منه يسمح بمرور الطائرة.. وبالفعل كثفت الجهود طول الليل من أجل تحقيق هذا الغرض وبالفعل مع أول ضوء لليوم التالى السادس من يونيو كان قد أمكن إصلاح جزء من الممر المساعد يسمح بإقلاع طائرة تلو الأخرى.. وخلال تلك الليلة عندما أردت أن آخذ قسطًا من الراحة أنا وزميلى صلاح دانش وكنا برتبة ملازمين أوائل وجدنا استراحة خارج القاعدة وبعد أن استيقظنا مع أول ضوء اكتشفنا أن هذه الاستراحة كانت للعقيد طلبة قائد لواء الميج ٢١، والذى لم يكن موجوداً وقت وصولنا ولكنه عندما حضر ووجدنا نائمين على سريره لم يوقظنا ونام على أرضية الحجرة حتى اكتشفنا وجوده بالصباح..

ومع أول ضوء شاهدنا طيارى السوخوى يتشاحنون من أجل أيهم يقلع بالطائرات السليمة الباقية.. وأقلعت طائرتى السوخوى بالطيار مدحت المليجى

والطيار السمرى ونفذا مهمتهما داخل سيناء وأثناء العودة أصيبت طائرة مدحت المليجى وأثناء محاولته الهبوط الاضطرارى تحطمت طائرته واستشهد.. فى حين تعقبت طائرة السمرى طائرتى ميراج فى ذيله حتى القاعدة مما اضطر قوات الدفاع الجوى عن المطار بفتح نيرانها على الطائرات الثلاث.. ولكن السمرى تمكن من الهبوط بسلام.

- كانت الطلعة الثانية فى هذا اليوم من تلك القاعدة ٤ مقاتلات ميج -١٩ قادها قائد اللواء العقيد الدرينى، ومعه الرائد تيسير حشيش، والنقيب سمير إدريس، والملازم أول صلاح دانش... اشتبكت مقاتلاتنا فوق سيناء بطائرات المظلات الجوية للعدو.. عادت طائرتان وسقطت طائرتان.. فقد عاد كل من قائد اللواء العقيد الدرينى والرائد تيسير حشيش، وسقطت طائرة النقيب سمير إدريس واستشهد، وسقطت طائرة الملازم أول صلاح دانش ولكنه تمكن من القفز بمظلته فى عمق سيناء وأصيب.. وكنا نعتقد أنه استشهد ولم نعلم بنجاته إلا فيما بعد كما سيرد ذكره.

- وفى الثالثة من عصر ذلك اليوم الثانى للقتال ٦ يونيو ١٩٦٧ رددت على رنين تليفون القاعدة، وكان المتحدث هو المشير عبد الحكيم عامر الذى سألنى عمن أكون فعرفته بنفسى فطلب قائد القاعدة وأثناء المكالمة فهمت أن المشير يطلب أى عدد من الطائرات الصالحة للقتال من أجل عملية داخل سيناء وتم تجهيز طائرتين ميج -١٩ واحدة قادها الرائد حشمت صدقى قائد السرب والأخرى قدتها أنا ملازم أول سعد زغلول وعلمت أن مهمتنا كانت التوجه لوسط سيناء على ارتفاع عالٍ لنكون طعمًا لجذب طائرات العدو هناك لتتمكن ٤ طائرات أقلعت من مطار... هى خليط من الميج - ١٧ والميج - ١٥ لتقوم بشن هجمات على القوات البرية الإسرائيلية التى تشن هجومًا على قواتنا هناك فى حين تقوم طائرتى ميج - ٢١ من قاعدة... بتوفير الحماية لنا.. وتطور الموقف كالتالى:

- الأربع قاذفات الميج -١٧، والميج - ١٥ أدوا مهمتهم وعادوا إلى قاعدة....

- طائرتى الميج -٢١ تغيرت مهمتهما لعمل مظلة فوق قاعدتهما ... ولم يلحقا بنا.

- دخلنا إلى وسط سيناء على ارتفاع ٦ كيلومترات وتحركنا طبقًا لتوجيهات الموجه الأرضى الذى لاحظ تحرك طائرات العدو من كل اتجاه نحونا لتحاصرنا فى الجو فما كان منه إلا أن طلب منا التخلص من خزانات الوقود الاحتياطية والاستعداد للبدء فى عمل مناورات حادة واتخاذ وضع القتال.. وقد شاهدت طائرات الميراج الاسرائيية المهاجمة خلفى.. ولما كانت تعليمات القتال الجوى تقتضى اتباع قائد التشكيل فى جميع تحركاته أثناء المناورة وهو ما يعرف بـ (فولو ذا ليدر) فكان لزامًا على أن أكون خلف القائد لحمايته وأثناء الدورانات الحادة التى يقوم بها القائد ولكى أحافظ على وجودى خلفه تمامًا وليس إلى جواره كان يلزم أن يكون دورانى أقل حدة منه مما جعلنى هدفا سهلاً لطائرة العدو فى الخلف فتمكن من إصابة إحدى محركى طائرتى وظهر عندى فى العدادات أن المحرك قد انهار.. وأبلغت القائد.. ولأننا كنا فى حركة هبوط لأسفل فلم أفقد سرعتى وأبلغت القائد أنى مازلت خلفه.. ولكنى سمعت صوت طلقات تصطدم بجسم الطائرة وعندما حاولت الصعود لأعلى خلف طائرة القائد لم تساعدنى الطائرة التى فقدت قدرتها على الاستجابة لى فما كان منى إلا أن أخذت قرارى بالقفز بالمظلة وبالفعل دفعنى الكرسى المتحرك خارج الطائرة وبمجرد أن فتحت المظلة لأبدأ الهبوط نحو الأرض سمعت أصوات طلقات رشاش من طائرة حولى.

وبكل سرعة سحبت مسدسى وأطلقت عدة طلقات فى قماش المظلة لأحدث بها بعض الثقوب لتزيد سرعة هبوطى كى لا أصبح هدفًا سهلاً لرشاشات طائرات العدو.. ما لبث أن لامست قدماى أحد الجبال ولما كنت على حافته تدحرجت لبعض الوقت وحدث لى التواء بساقى.. لممت المظلة وتخلصت من حبالها واستطلعت المكان حولى شاهدت طائرتين مشتعلتين أسفل الجبل إحداهما طائرتى ولم أستطع الجزم بماهية الثانية.. هل هى طائرة الطيار الإسرائيلى الذى كان يطاردنى واندفعت طائرته نحو الأرض دون أن يستطيع أن يتفاداها.. فى هذه الحالة يجب على أن آخذ حذرى ربما شاهد مظلتى تهبط وها هو فى

طريقه نحوى لنكمل صراعنا أرضًا.. يجب أن أجهز مسدسى وانتظره.. أم تراها مقاتلة قائدى قد تمكن العدو من إسقاطها هى الأخرى دون أن يتمكن من الهبوط بمظلته ؟.. على أى حال يجب الانتباه والتحرك بأقصى سرعة.

- نظرًا لخدمتى السابقة بمطار... بوسط سيناء فقد أمكننى تحديد مكان سقوطى.. أنا الآن شرق جبل مغارة بحوالى ١٥ كيلو متر وعلى بعد حوالى ١٤٠ كيلو متر من قناة السويس سرت فى اتجاه الغرب وكان الوقت قرب غروب الشمس وما لبثت أن قابلت بعض الأشخاص قدموا لتحيتى وتهنئتى بسلامة الوصول واصطحبونى إلى مدير منجمهم وفى الطريق أخبرونى أن طائرة مصرية سقطت فى هذه المنطقة فى الصباح وهبط منها زميلٌ لى ولكنه مصاب وكدت أطير من الفرح عندما أخبرونى باسمه صلاح دانش والذى اعتقدنا أنه نال الشهادة عندما لم يعد بطائرته ولم نتلق أية بلاغات بخصوصه.. وكانت سعادتى أكبر عندما ألتقيت به وجلست إلى جواره لتعبه.. طالبت من مدير المنجم تدبير سيارة لنقلنا مساء هذا اليوم بأسرع ما يمكن إلى قاعدتنا ولكنه أخبرنى أن التعليمات التى لديه تمنع تحرك أية سيارات خاصة بالمنجم ليلاً، ويمكن تحقيق ذلك فى اليوم التالى... فى صباح اليوم التالى ٧ يونيو جاء من يطلبنى لمقابلة مدير المنجم الذى بادرنى قائلاً:

- كابتن جاءنى منذ قليل الضابط أحمد الوحش (نقيب مدرعات) يخبرنى أن أوامر صدرت للقوات المصرية بالانسحاب إلى خط الدفاع الثانى بير جفجافة قرب مطار... (على المحور الأوسط).

لم أصدق كلام مدير المنجم.. لمشاهدتى بعينى الحشود الكبيرة لقواتنا.. ولكن بدأت تتوافد جموع الجنود المصريين تباعا على المنجم.. فقررت استطلاع الأمر على المحور الأوسط الذى يفصلنا عنه وصلة أسفلتية تبلغ حوالى ٤٠ كيلومتر.. لبست أفرول عمال المنجم وحملت رشاشاً وأخذت معى كارنيه أحد عمال المنجم لم أتحقق من اسم صاحبه واصطحبت معى فردين من حراسة المنجم كل منهما برشاشه واتجهنا صوب المحور الأوسط داخل سيارة لاندروفر وأثناء تحركنا

شاهدت على جانبى إلطريق أعدادًا من جنودنا ما بين مستريح من قيظ حرارة شمس يونيو أو مصاب غير قادر على الحركة.. وما لبثنا أن قابلنا سيارة جيب مصرية تحمل جهازًا لاسلكيًا فأوقفناها.. نزل منها ضابط شاب برتبة ملازم أول ما أن شاهدنى حتى صاح:

= إنت سعد زغلول بتاع الفولى.. إيه اللى جابك هنا ؟

= ضابط وجدى.. طائرتى سقطت هنا بالأمس.. وجاى أشوف إذاكان اليهود وصلوا للمحور الأوسط؟

صعدنا فوق تبة تشرف على المحور الأوسط فشاهدنا مدرعات العدو قد تعدت مدخل الوصلة المؤدية إلى المنجم فى طريقها غرباً.. فعاودنا أدراجنا إلى المنجم ومعنا الملازم أول وجدى.. فوجدنا أن الأعداد قد تضاعفت عما تركناها بعد أن إنضم إليهم فصيلة مشاة مع قائدها ملازم أول داود.. أصبح الموجودون بالمنجم - الآن - طيارين وثلاثة ضباط جيش.. مشاة، ومدرعات، وإشارة.. وما يقرب من ألف شخص مابين عمال منجم وجنود..

- اجتمعنا نحن الضباط الخمسة مع مدير المنجم لنقرر ماذا نفعل ونحن مسؤلون عن كل هذا العدد من الرجال.. كان قرارنا السير غربًا فى الصحراء بمحاذاة المحور الأوسط لتجنب مدرعات العدو حتى نصل إلى خط الدفاع الثانى وكان تقديرنا أن نصله بعد مسيرة يوم واحد، واستطعنا اقناع مدير المنجم برأينا وكان فى البداية رافض التحرك بدون أوامر من إدارته المركزية.. ووزعنا أنفسنا.. أنا والضباط والجنود المسلحون نسير فى الأمام لنتصدى لأى احتكاك مع العدو ويتبعنا عمال المنجم سيراً أيضًا.. وفى المؤخرة سيارة ضابط الاشارة وسيارة المنجم وفيها زميلى صلاح دانش بعد أن جمع كل فرد على عجل احتياجاته من الماء والأطعمة المتوفرة على عجل لما يكفى يوما واحداً طبقا لخطتنا وبدأنا المسير فى منطقة الكثبان الرملية بعيدًا عن الطريق الأسفلتى كى نتجنب مدرعات العدو ودورياته وفى نهاية اليوم طلبت ممن معى فى المقدمة الراحة والانتظار حتى يأتى باقى الرجال وأثناء ذلك بدأت تنفذ كميات المياه من شدة حرارة قيظ الصحراء..

ومضت ساعات الليل دون أن يظهر أحد ممن كانوا خلفنا لا السائرون على أقدامهم ولا الراكبون فى السيارات.. ولما انتصف الليل ولم يظهر منهم أحد أعطيت أمرى باستكمال الرحلة غربيًا مستغلين فترة انخفاض الحرارة ليلاً على أمل أن نصل لقواتنا بخط الدفاع الثانى مع إشراقة الصباح .. واستمر السير وبدا التعب والإرهاق على البعض لاسيما مع نفاد المياه وحدثت بعض حالات الوفاة بيننا.. ولاح الصباح ولا أثر لأى قوات مصرية بخط الدفاع الثانى المزعوم.. وازداد العطش.. ووجدت بعض الجنود قادمين ممسكين بأحد بدو سيناء راكبًا جمله وأخبرونى أنه يعرف مكان بئر ماء.. طلبت من الجنود جمع كل ما معهم من أوانى شرب لأصحب البدوى لإحضار الماء ومعى عدد قليل من الجنود ويبقى الباقى ليرتاحوا من عناء السير وينتظروا القادمين خلفهم.. ركب البدوى جمله بعد أن تم تحميله بأوانى المياه الفارغة وسرت فى ظله ممسكًا بالخيوط المتدلاة من كسوة الجمل بيد وشاهرًا مسدسى باليد الأخرى.. وبعد أن سرنا بعض الوقت سمعنا صوت طلقات رصاص لا نعلم مصدرها فقدم علي عجل بعض من تركناهم من جنود فى اتجاهنا بعد أن اعتقدوا أنى أصابنى مكروه ظنًا منهم أن الأعرابى قد سلمنى للإسرائيلين.. وانضموا لنا.. مع السير أصبت بضربة شمس فقد كنت أرى الدنيا حمراء واضطربت خطواتى فعلم الأعرابى بما أصابنى.. وطلب ممن معى من الجنود أن يعتنوا بى ويسيروا بى غربيًا فى اتجاه القناة ووعد بإحضار المياه والعودة بها لباقى الرجال فى الخلف وأعطانا ما يقرب من نصف كوب ماء نتقاسمه وكنا حوالى ثلاثين شخصاً.

- سرنا لمدة ثلاثة أيام تساقط البعض منا تباعًا فى الطريق لم نملك لهم شيئًا.. كل منا ينتظر دوره ونهاية أجله إلى أن لاحت لنا فى المساء أضواء منطقة كوبرى الفردان على الضفة الغربية للقناة فقررنا الجلوس للراحة وإكمال السير صباحًا وكنت قد لقنت الباقين معى والذين وصل عددهم بعد من فقدناهم إلى ١٧ شخص ألا يعلنوا عن شخصيتى إذا وقعنا فى الأسر.. كل ما يقولونه: إن زميلنا سعد هو المسؤل عن إحضار المرتبات لنا من مصر..

وقمت بإخفاء سلاحى فى حفرة وعلمت أعلاها ليمكننى استعادة السلاح فيما بعد.

لم يستطع اثنان من مهندسى المنجم مع اثنين من الجنود الانتظار حتى يلوح ضوء الصباح وقررا الاتجاه نحو القناة ليلاً والعبور إلى ضفتها الغربية فلم أمنعهما..

- مع أول ضوء من صباح اليوم التالى اقترينا باتجاه القناة واستطلعت الموقف فوجدت أن العدو قد تمركز فى مكانين قريبين من ضفة القناة الشرقية فقررت أن نسلك طريقًا بين النقطتين ونلقى بأنفسنا فى مياه القناة.. ولكنهم اكتشفوا أمرنا وأرسلوا من قام بأسرنا.. سألونا عن عملنا فأخبرته باللغة الإنجليزية أن من معى عمال بالمنجم وأنا موظف مسئول عن المرتبات ونتيجة لوصولهم طلبت منا إدارة المنجم العودة إلى قرانا ومدننا.. ولما سألونى أين تعلمت اللغة الإنجليزية قلت لهم فى المرحلة الثانوية.. فأخذونا إلى منطقة قريبة وجدنا فيها المهندسين والجند الذين سبقونا ليلاً مأسورين.. وعندما سألوهم عنى قالوا إنه المسئول عن إحضار المرتبات لهم من القاهرة.. حضر ضابط إسرائيلى على عربة تحمل مدفعًا رشاشًا نصف بوصة واتجه نحوى مباشرة وسألنى عن طريق مترجم يتحدث اللغة العربية - علمت منه أنه يهودى مصرى من الإسكندرية ومازالت جدته تعيش هناك - عن عملى فأجبت نفس الإجابات السابقة فطلبوا منا جميعًا الجلوس على الأرض ووجه الضابط الإسرائيلى فوهة مدفعه الرشاش من فوق السيارة فى اتجاهنا.. أغمضت عينى منتظرًا الرصاصة القاتلة فى أى لحظة وزمجر المدفع الرشاش ليطغى صوته على ما عداه بطلقات كثيفة .. صفير شديد فى أذنى.. بعد أن صمت ضجيج المدفع فتحت عينى فخلت أننى رفعت إلى السماء.. ولكنى شاهدت حركة حولى.. والأربعة الذين سبقونا ليلاً كومة واحدة قتلى بلا حراك.. ووجدت الضابط الإسرائيلى يشير إلى ويتحدث بالإنجليزية الركيكة طالبًا تحقيق الشخصية وأكد لى المترجم طلبه فتذكرت تحقيق

الشخصية الخاص بأحد عمال المنجم الذى أحتفظ به معى فأخرجته وأريته إياه من تلك المسافة بيننا التى لم يتحقق خلالها من الصورة ولا الاسم المختلفين.. ولكنى فوجئت به يقول بلغته الممجوجة مشيرًا إلى من قتلهم:

هؤلاء كانوا جنودًا.. أما أنتم فاذهبوا إلى القاهرة..

حاولنا استجماع قوانا لنتحرك ولكن من كانوامعى أبوا الحركة.. غير واثقين بعدما حدث لزملائهم.. مرت علينا حوالى الساعة قبل أن نتحرك ببطء نحو ضفة القناة وما أن وصلناها حتى رمينا أنفسنا فى الماء من يعرف السباحة ومن لا يجيدها ولما وجدت أحد من كانوا معى وقد خارت قواه على بعد أمتار قليلة من الشاطئ؛ لأنه كان لا يجيد السباحة عاونته للعودة إلى الشاطئ الشرقى مرة أخرى ووعدته بإبلاغ من على الضفة الغربية لنقله.. وبالفعل عبرت وأبلغت السلطات المصرية الذين طمأنونى أنهم تحت ستر الليل يرسلون قوارب مطاطية خفيفة لإحضار هؤلاء الرجال.

- تم إبلاغ القيادة الجوية للمنطقة الشرقية بوصولى فكانواسعداء وحضر قائدى بسيارة إسعاف لاصطحابى، كما أخبرتهم بوجود زميلى صلاح دانش على قيد الحياة، ولكنى علمت فيما بعد أنه وقع بالأسر، كما علمت أن مجموعة الجنود وعمال المناجم التى وصلت إلى ضفة القناة بعدنا قتلها الإسرائيليون بأكملها.

- مع سريان وقف إطلاق النار عدت مرة أخرى لتأدية واجبى.. كانت قد وصلت بعض الطائرات الجزائرية من الميج -١٧ بقاعدة... فطرت عليها وكان عملنا الروتينى القيام بعمل مظلة جوية أعلى القاعدة شرق الدلتا.

- فى استطلاع جوى قمنا به فى شهر يوليو من عام ١٩٦٧، وكان الفريق مدكور أبو العز قائدًا للقوات الجوية تبين أن العدو ينشر معدات وتجهيزات على طول القناة تتضمن معابر وزوارق بغرض العبور لاحتلال الضفة الغربية للقناة من أجل إعادة الملاحة فى قناة السويس.. فصدرت الأوامر للقوات الجوية فى منتصف شهر يوليو بالهجوم وتدمير هذه التجهيزات وكنت ضمن تشكيل من

ثمانى طائرات لضرب هذه التجهيزات عند كوبرى الفردان.. وزاد غضبى لأنى تعرضت للأسر فى هذه المنطقة وشاهدت المصريين الأربعة وهم يسقطون صرعى تحت نيران رشاش العدو، فأخذت أغير على تلك المنطقة وأقصف كل ما يعلو سطح الأرض حتى آخر طلقة من ذخيرتى لعلى بذلك أفرغ حزنى الدفين على شهدائنا.

- وبمجرد انتهائنا من تدمير الموقع وقبل أن نغادره وصلت الميراج الإسرائيلية فانطلق القائد وخلفه باقى طائراته طبقا للتكتيك المتبع (فولو- ذا- ليدر) أو كما كان يحلو لشباب الطيارين أن يطلقوا عليه تهكمًا لعدم فاعليته اسم (....) ولما كان ترتيبى الأخير فى التشكيل فكنت أقرب مقاتلاتنا لطائرات العدو المهاجمة ولعدم رغبتى فى تكرار تجربتى المريرة السابقة عندما هوجمت من الخلف وأنا أتبع طائرة قائدى فقمت بعمل آخر مختلف تمامًا؛ حيث خرجت من تشكيلى ولم أتبعه بل اتجهت فى الاتجاه العكسى فى اتجاه الطائرات المهاجمة المنقضة علينا فما كان من الميراج الإسرائيلية التى خلفى أن تفادتنى ودرت فأصبحت خلفها تمامًا وحاولت ضربها، ولكن للأسف الشديد استنفذت جميع ذخائر الطائرة من طلقات المدفع الرشاش والصواريخ، ولكنى على أى حال أنقذت طائرتى وفككت تشكيل الطائرات المهاجمة وتمكنت من العودة إلى قاعدتى سالمًا.. واستشهد فى هذه العملية نقيب توفيق دبوس دفعة الطيار محمد عكاشة.. ولما عدت طالبت قادتى بتعديل هذا التكتيك الخاص باتباع القائد إلى تكتيك الانفصال السريع عند الاشتباك أو ما يعرف بـ (بريك هارد).. ولكن طلبى لم يجب فى ذلك الوقت اتباعًا للعقيدة الشرقية فى القتال.. غير أنه فيما بعد عند التدريب المشترك مع الطيارين الباكستانيين أخذنا منهم تكتيك الانفصال السريع المطبق فى عقيدة القتال الغربية التى تدربوا عليها.

- عندما بدأت مصر فى استعاضة ما فقدته من طائرات طرت على الطائرة السوخوى فى مظلات جوية فوق القاعدة.

- ابتداءً من عام ١٩٦٨ وحتى حرب أكتوبر المجيدة تم اختيارى مدرسًا بالكلية الجوية لتخريج طيارين جدد للسلاح الجوى ولحق بى زميلى الطيار صلاح دانش بعد عودته من الأسر فى الوقت الذى كان فيه العقيد حسنى مبارك مديرًا للكلية الجوية، وقد أدت عمليات إقصاء قادة القوات الجوية عقب نكسة يونيو عام ١٩٦٧ إلى إفساح المجال أمام العقيد حسنى مبارك وهو لا يزال برتبة العقيد من تولى هذا المنصب المهم الذى كان لا يتولاه من هم فى رتبة أقل من اللواء، وقد تم اختياره لأنه كان قد سبق له الخدمة وهو برتبة الرائد كمدرس بالكلية الجوية كمسؤل لجناح الطلبة وهو التخصص المتصل بعمليات الانضباط لا عمليات الطيران.. ولعل أفضل إنجاز يحسب لمبارك فى ذلك الوقت كقائد للكلية الجوية هو تخريجه لعدد متلاحق من دفعات طيارى المقاتلات بلغ عددهم حوالى ٣٠٠ طيار بمعاونة مدرسين أكفاء كانت القوات الجوية فى أشد الحاجة لهم لإعادة بنائها بعد أن لم يتبق لنا من حرب يونيو سوى ١٠٠ طيار فقط.

- شاركت فى حرب أكتوبر المجيدة بالسرب الذى كنت أدرب عليه من طائرة التدريب المتقدم إل - ٢٩ فى ضرب العدو بمنطقة الثغرة وشاركت فى ٤طلعات وكانت كل طائرة مجهزة بقنبلتين ١٠٠ رطل و٨ صواريخ من المستخدمة فى عمليات التدريب ولم يكن للطائرة مدفع رشاش ولكننا رأينا كمعلمين بالكلية الجوية بعد إلحاحنا بالعودة إلى تشكيلاتنا المقاتلة الأصلية للمشاركة فى المعركة وصعوبة تنفيذ ذلك أن نعاون بضرب مدرعات العدو فى الثغرة بطائرات التدريب المتقدم معوضين فارق الإمكانات الموجودة لدى العدو بفارق المهارات التى نتمتع بها كمدرسى طيران بالكلية الجوية، ولكن للدلالة على فارق قدرات طائراتنا أننا كنا نقلع من قاعدتنا نحو الثغرة فى نفس توقيت طائرات السوخوى من نفس القاعدة متجهين جميعًا نحو مدرعات العو بالثغرة فى المنطقة قرب جبل شبراويت عند السويس فكانت السوخوى تؤدى مهمتها وتعود محققة المفاجأة فنقابلها فى منتصف المسافة ونحن لانزال ذاهبين وتتلقانا هناك الفانتوم والميراج الإسرائيلية .. وفى إحدى الطلعات وبعد أن استخدمنا ما معنا من قنابل وصوريخ كان ارتفاعنا منخفضًا وسرعة الطائرة بطيئة لدرجة أننا كنا نشاهد تحركات جنود العدو أسفلنا بوضوح فتابعت أحد الجنود

الإسرائيلين لأمنعه من الوصول إلى مدفعه المضاد للطائرات بتهويشه بجناح الطائرة وقد ابتعد.. وذلك لعدم وجود رشاش بالطائرة كما ذكرت.. وفى إحدى هذه العمليات أصيبت طائرتى فى المحرك بمضادات العدو الأرضية وبين لى مؤشر الطائرة أن كفاءة المحرك قد انخفضت بنسبة ٦٠٪ وشاهدت بعينى ومع ذلك أصررت على العودة بالطائرة على ارتفاع منخفض وسرعة بطيئة حتى وصلت بسلام إلى قاعدة ... وأتذكر أن فى إحدى هذه الطلعات كنا تشكيلاً من ثمانى طائرات فى مجموعتين فقدنا طائرات المجموعة الأولى الأربع بأكملهم وأذكر من هؤلاء الشهداء المقدم هانى حسن والطيار مصطفى حافظ والطيار التهامى قريب قائد إحدى مجموعات العمليات الخاصة الشهيد الرفاعى، والذى استشهد أيضاً فى الثغرة يوم ١٩ أكتوبر.

– تم اختيارى ضمن ١٥ طياراً للتدريب على الطائرة الصينية إف– ٦ لصعوبتها، وهى نسخة من الميج ١٩ الروسية بعدما بدأت صلة التعاون العسكرى تنقطع مع الروس قد نجحت فى التعامل معها وأنشأت منها أول فريق ألعاب بهلوانية جوية كنا نؤدى بها الاستعراضات أمام المنصة فى احتفالات أكتوبر أمام الرئيس السادات وكان يشاركنى فى العرض الجوى أعلى المنصة الطيار أحمد شفيق قائد القوات الجوية فيما بعد..

– حضرت دورة القادة بكلية القادة والأركان العامة مع ضباط الجيش للحصول على ماجستير العلوم العسكرية بتقدير جيد، وكنت الأول فى مادة البحوث وجاء فى الترتيب الثانى حمدى وهيبة الذى أصبح فيما بعد رئيس أركان القوات المسلحة المصرية.

– كنت أول من يحضر دورة القادة والأركان بالولايات المتحدة عام ١٩٧٨/ ١٩٧٩، والتى تعادل دورة فونز بالاتحاد السوفيتى واجتزتها بتفوق بهر الأمريكان لحصولى على (آوت إستاندرد) الأعلى من الامتياز، وقد أصابنى الوجوم للحظة عند إعلان نتيجة الاختبار والمناداة على اسمى وأتبعوه باللفظ "أو" وهو ما أعتقدته "زيرو" لكننى لاحظت تصفيقًا حادًا من الأمريكان فعلمت قصدهم.

– ترقيت وأصبحت قائد لواء مقاتلات.. ثم قائد جناح التكتيك الجوى بمعهد دراسات الحرب الجوية.. ثم قائدًا لمطار... وأثناء عملى بالمطار درست الحقوق

بجامعة القاهرة لتكيف الوضع القانونى مع مقتضيات وظيفتى الجديدة.. وتخرجت بتقدير جيد.

- تركت الخدمة وأنا برتبة العميد ١٩٨٣ وبأقدمية ثلاث سنوات فى الرتبة.

حصلت على الأنواط والأوسمة التالية خلال فترة خدمتى:

- نوط الواجب من الدرجة الأولى (عند التخرج فى كلية الطيران).

- نوط الواجب من الدرجة الأولى لتحقيق أعلى معدل ساعات طيران (أكثر من ٥ آلاف ساعة طيران).

- نوط الشجاعة من الطبقة الأولى خلال حرب أكتوبر.

- ولكن أعلى وسام حصلت عليه كان عبارة عن خطاب من جندى مصرى مجند بسيط فى نهاية مدة تجنيده أثناءالحفل الذى يقيمه قائد القاعدة العميد سعد زغلول دائمًا للجنود الذين تنتهى مدة تجنيدهم والذى كان يحرص عليه القائد أكثر من حرصه على إقامة حفل لكبار القيادات التى تزوره اعترافًا بدور هؤلاء المجندين فى القوات الجوية خاصة والقوات المسلحة بوجه عام.. أشاد فيه الجندى بقائده ذاكرًا أنه غرس فيه قيمًا أصيلة وعبر له عن مدى سعادته بالعمل تحت قيادته.

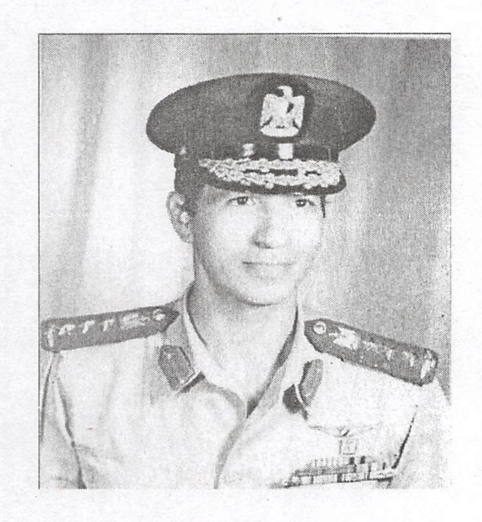
ترك البطل سعد زغلول العمل بالقوات الجوية المصرية بعد أن أدى دوره بكل إخلاص ليؤدى دوره فى رفع كفاءة القوات الجوية بإحدى الدول العربية.. حيث أختارته دولة الإمارات العربية مستشارًا لسلاحها الجوى.. ويتذكر البطل ذلك الموقف الذى حدث له يوما وهو راكب بسيارة الأمير محمد بن زايد قائد القوات الجوية وولى عهد دولة الإمارات.. وتمنى أن يرى مثل هذا الموقف فى مصر. حدث أثناء سير السيارة بأحد الطرق السريعة وفى أحد التقاطعات كانت هناك إشارة انتظار وكان الطريق خاليًا فهدأ قائد السيارة من سرعته ونظر يمينًا ويسارًا وتأكد من خلو الطريق ثم إنطلق ولكنه ما لبث أن تعقبه جندى مرور بسيارته وأوقفه وطالب قائد السيارة بهويته ورخصة السيارة؛ لأنه لم يتوقف تماماً.. وعندما كشف له قائد القوات الجوية عن شخصيته أصر الجندى على

موقفه فى تنفيذ القانون مهما كانت شخصية الشخص الذى أمامه.. وحرر المخالفة.. وفى اليوم التالى أهدى الأمير هذا الجندى سيارة من أحدث طراز.

* * *



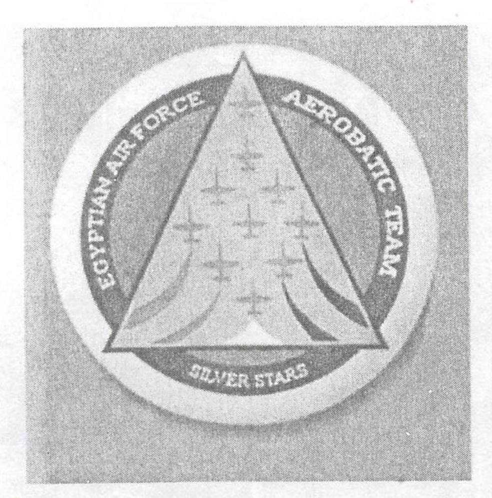
صورة نادرة لسيادة اللواء سعد زغلول
فى المرحلة الابتدائية بزى القوت البحرية



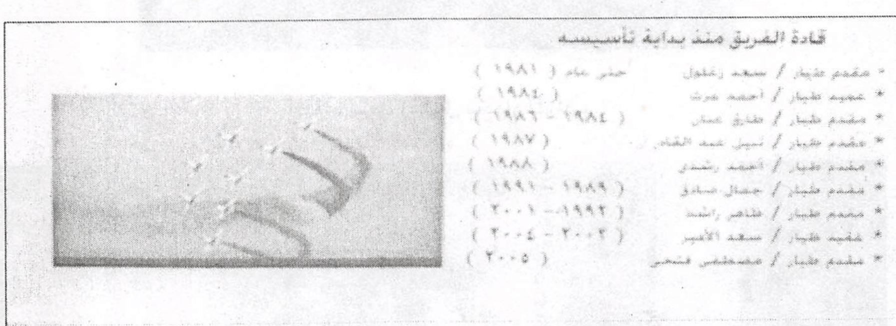
لواء سعد زغلول



لواء صلاح دانش



شعار فريق الأكروبات الجوية المصرية



قادة الفريق منذ بداية تأسيسه

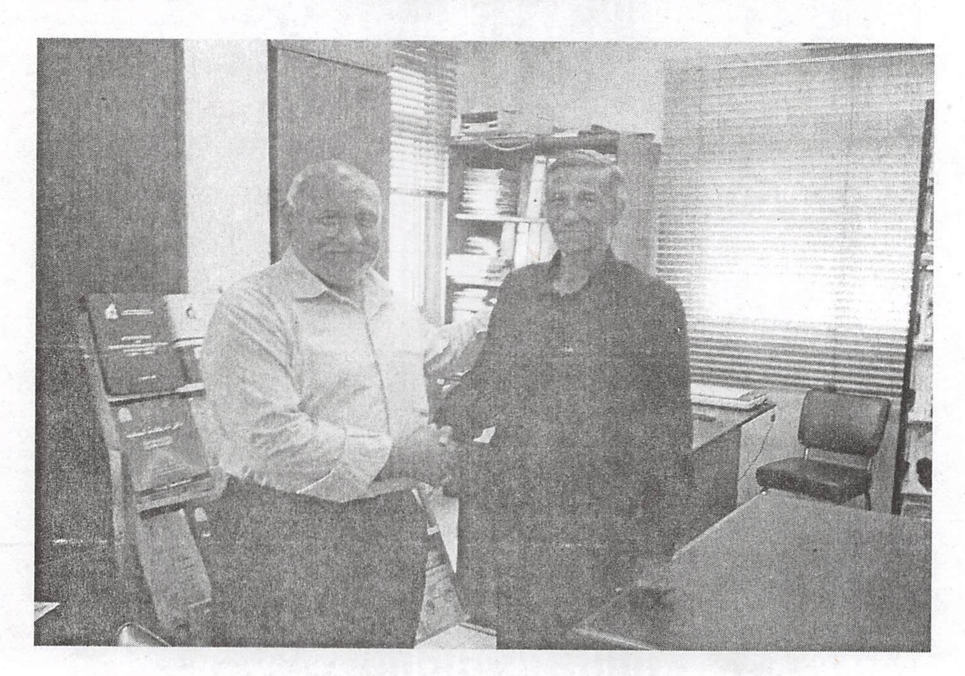
* مقدم طيار / سعد زغلول حتى عام (١٩٨١)
* عميد طيار / أحمد عرش (١٩٨٤)
* مقدم طيار / طارق عنان (١٩٨٤ - ١٩٨٦)
* مقدم طيار / نبيل عبد القادر (١٩٨٧)
* مقدم طيار / أحمد رشدي (١٩٨٨)
* مقدم طيار / جمال صادق (١٩٨٩ - ١٩٩١)
* مقدم طيار / طاهر راشد (١٩٩٢ - ٢٠٠١)
* عميد طيار / سعد الأمير (٢٠٠٣ - ٢٠٠٤)
* مقدم طيار / مصطفى فتحي (٢٠٠٥)



فريق الأكروبات الجوية من تلاميذ اللواء سعد زغلول



اللواء سعد زغلول بجوار المؤلف



المؤلف مرحباً باللواء سعد زغلول عند لقائه به بمقر جمعية أصدقاء المحارب

خطاب الجندى الذى يشيد بقائد قاعدته

أبطال الميج ٢١

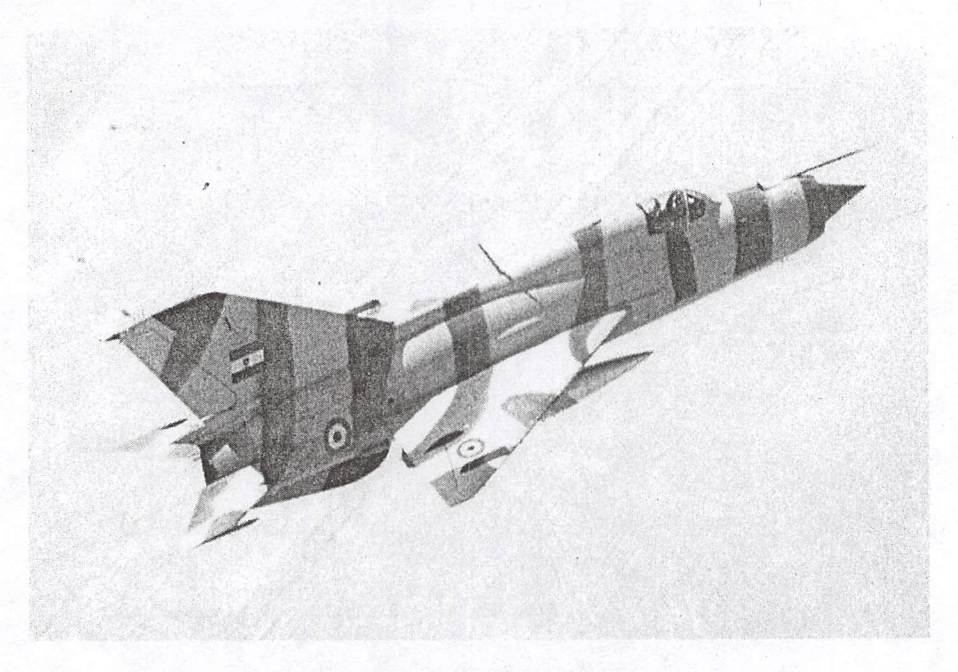
١- لواء طيار سمير عزيز

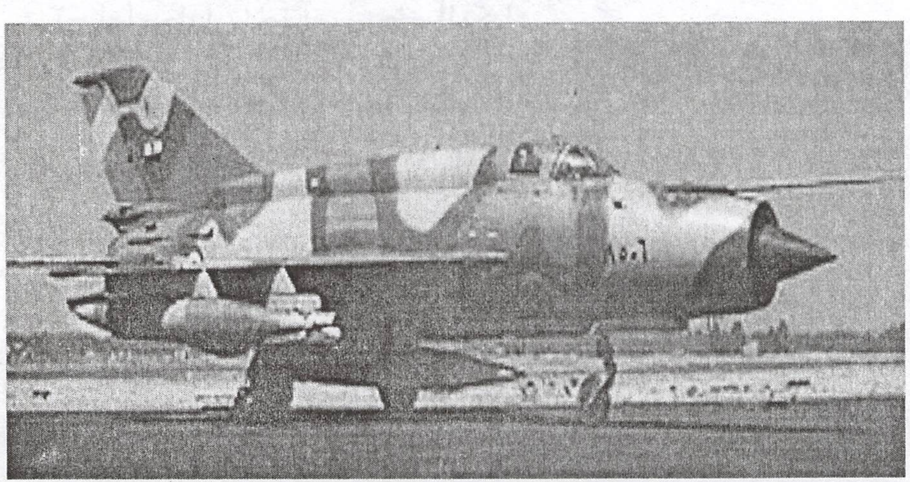
٢- لواء طيار أحمد كمال المنصورى

٣- لواء طيار أحمد يوسف الوكيل

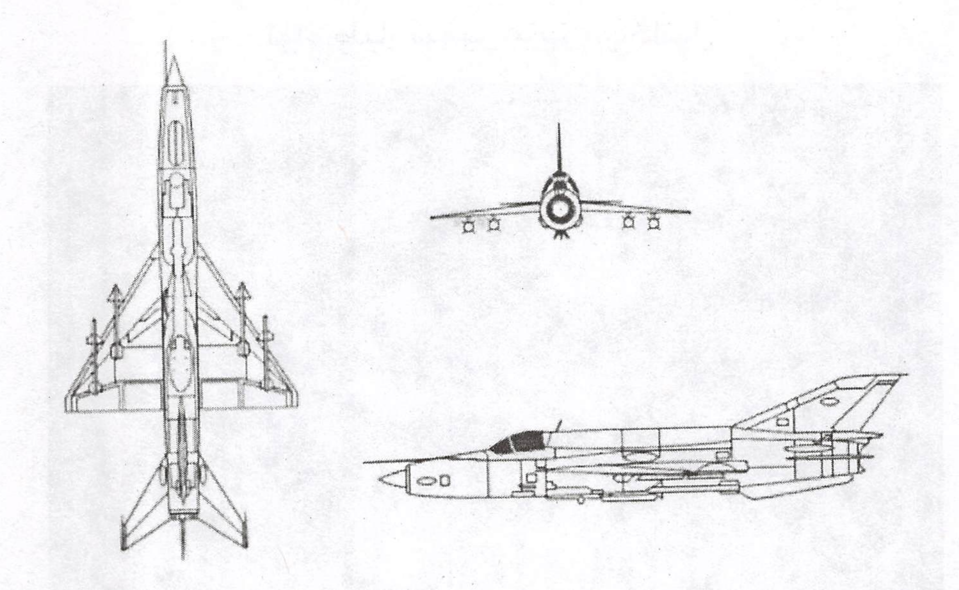
٤- لواء طيار نصر موسى محمد موسى

٥- لواء طيار حسين ثابت عبد المعطى ثابت





الطائرة المقاتلة ميج - 21



الميج - 21

لواء طيار سمير عزيز ميخائيل



بدأ البطل حديثه بشرح بعض الصفات التى يجب توافرها فى الطيار المقاتل فإلى جانب المهارة الفائقة فى توجيه طائرته والإحساس العالى بما يدور حوله خارج طائرته يجب أن يتميز بجرأة وإقدام فى القتال المتلاحم وعدم التردد عند مواجهة العدو والميل الشديد إلى التضحية والفداء.

واللواء سمير عزيز ولد عام ١٩٤٣ وتخرج فى الكلية الجوية عام ١٩٦٣ بالدفعة ١٤ برتبة ملازم طيار ، ثم تم توزيعه على جناح المقاتلات، وحصل على فرقة مقاتلات فى مطار... وكان قائده العقيد محمد نبية المسيرى، ثم انتقل إلى سرب ميج -١٧ مقاتلات قاذفة، وانتقل بعدها إلى المقاتلات الميج -٢١ وكانت أول دفعة من الملازمين تنقل إلى الميج -٢١ التى وصلت مصر حديثًا فى ذلك الوقت، وكانت طائرات الميج -٢١ التى وصلت مصر كلها ذات مقعد واحد فقط ولم يكن قد وصلت طائرات للتدريب ذات مقعدين، فكان يتم تدريبنا على طائرة ميج -١٧ وعند مرحلة الهبوط ننفذ إجراءات الهبوط وكأننا على الميج -٢١ بعدها كان بطير بمفرده (سولو) على الميج -٢١ وشعر فى أول طلعة ان الطلعة كلها لم تأخذ ثوانى معدودات من شدة سرعة الطائرة الميج ٢١ مقارنة بالميج -١٧ وكان هذا أول انطباع له بالنسبة للميج -٢١ السرعه الكبيرة.

بعدها انتقل إلى اليمن عام١٩٦٥ وكان برتبة ملازم أول، وكان هناك فى اليمن طائرات ميج -١٧ فقط، وطار عليها، وكانت تلك الفتره باليمن فترة هادئة، حيث كانوا ينفذون طلعات استعراضية أمام القبائل اليمنية المعارضة بغرض إرهابهم

فلم يكن أحد من تلك القبائل قد سبق له رؤية طائرات من قبل، فكانوا يثيرون الذعر فى نفوسهم بشدة، وكانت القرود منتشرة فسهل شراء إحداها وتدريبها لتقوم ببعض الترفيه للطيارين فى أوقات فراغهم. قضى ٣ أشهر باليمن، وكان معه الطيار صلاح دانش، وكانت الإجازة كل ٢٧ يومًا.. فيسافر خلالها الى القاهره، وفى إحدى الإجازات عاد متزوجًا.

و بعد الشهور الثلاثة التى قضاها باليمن عاد إلى مطار... بسيناء وكان به سربى ميج -٢١ وميج - ١٩ت ويذكر أنه قد حدث فى تلك الفترة بعض الاشتباكات مع اليهود بالعريش، ولكنه لم يكن ضمن المشتركين بها. وكانت الميج - ٢١ بها ميزة أنها تستطيع الارتفاع حتى ٢٠كيلو وهو ارتفاع عالٍ جدًا فى هذا الوقت.. وبإحدى الطلعات كان بمفرده فطار على ارتفاع عالٍ جدًا وذهب بمحاذاة الحدود لكى يرى إسرائيل وشاهدها كلها حتى لبنان كنوع من الاستطلاع لرؤية ذلك البلد الذى لا يعلم عنه شيئًا.

بعد ٣ أشهر كان قد ترقى إلى رتبة نقيب، وانتقل إلى مطار... وكان قائد السرب وقتها ممدوح وبعدها طلبوا منهم نقل السرب إلى مطار... فقام الطيارون بنقل الميج-٢١ إلى... و كان القائد (الليدر) الذى يعمل معه يسمى النوادى وعادوا إلى... بطائرة ياك - ١٨، وكان القائد بالمقعد الأمامى وهو بالمقعد الذى خلفه ، وكانوا قد قاموا باصطياد قنفد من قبل فألبسوه براشوتًا صغيرًا وعند الوصول فوق فايد ألقياه بالبراشوت فوق المطار، كدليل على وصول السرب ، وبالطبع سقط القنفد ومات وكان ذلك فألاً سيئًا.

وعاد مرة أخرى للطيران على طائرة ميج - -٢١ وكانت من طراز F13 وهو أحد أول الطرازات التى حضرت إلى مصر.. وكانت تلك الطائرة ممتازة من حيث خفتها ورشاقتها ومسلحة بمدفع وصاروخين وخزان وقود بباطن الطائرة، وفى تلك الفتره كان يتم شحن الطيارين معنويًا ضد اليهود و يجب أن يهزموهم شر هزيمة فنحن متفوقون عليهم ونستطيع سحقهم، وقبل الحرب ب١٥يومًا وتحديدًا فى الرابع عشر من مايو ١٩٦٧رفعت حالة الطوارئ، وتم منع الإجازات.

وعن نكسة يونيو ١٩٦٧ يتذكر وبالتحديد صباح يوم ٥ يونيو؛ حيث كان طيار حالة أولى بقاعدة... من الساعة السادسة إلى الثامنة صباحًا وخلال تلك الفترة لم يكن هناك ما يوحى بشىء غير عادى، وكان معهم بالقاعدة سرب آخر من الميج ١٩ يسمى سرب العروبة من ضمن طياريه الطيار صلاح دانش.. وفى الثامنة غادر طائرته ليأخذ طيارى الحالة الثانية مواقعهم بطائراتهم واتجه إلى استراحة الطيارين وما إن بدأ فترة راحته إلا سمع مع زملائه أصوات انفجارات بالقاعدة فخرج لاستطلاع الأمر مع بعض زملائه فشاهد عددا من طائرات العدو على ارتفاع منخفض تقصف المطار فبعد أن قصفت ممرات صعود وهبوط الطائرات شاهدهم يقصفون طائرات الحالة الأولى على الأرض.. بكل الجرأة وحماس الشباب من شاب فى الرابعة والعشرين من عمره أخرج سمير مسدسه من جرابه وصوبه فى اتجاه كابينة إحدى طائرات العدو القريبة منه فى خط مرور الطائرة ويبدو أن الطلقات أصابت الكابينة بالفعل؛ حيث نظر الطيار خلفه وشاهده. فى تلك الأثناء كان الطيار سمير عزيز يتشاور مع زميلين له فيما يجب أن يفعلوه وفجأة شاهد زميليه ينبطحا أرضًا ويحتميا أسفل سيارة مجاورة فنظر سمير خلفه فوجد الطيار الإسرائيلى قد دار بطائرته وهاهو قادم فى اتجاهه ومصوباً مدفع الطائرة الرشاش نحوه وفى جزء من الثانية أخذ سمير عزيز قراره بالجرى فى اتجاه الطائرة الإسرائيلية حتى يقلل زمن وجوده أمام دائرة تنشين الطيار الإسرائيلى وبالفعل يتذكر اللواء سمير عزيز أنه قطع أسرع مسافة عدو حر فى حياته فى نفس اللحظة التى فتح الطيار الإسرائيلى نيران رشاش الطائرة عليه ومرت دفعة طلقاتها الأولى على بعد عدة سنتيمترات قليلة من جسده مثيرة الرمال بجوار حذائه قبل أن يثب وثبة من يهم بالغوص فى الماء، ولكن نحو أحد الجدران أمامه فجزعت ذراعه.

عاد إلى زملائه مره أخرى فوجدهم واقفين بجانب السيارة مندهشين مما حدث، ثم أخذوا السيارة وعادوا إلى مطار... فوجدوا أموزيس وحسين عزت يقولا: إننا سنذهب إلى قاعدة... وعند وصولهم وجدوا أن حال المطار هناك لا يختلف كثيرًا عن مطار...، فالتدمير قد طال معظم الطائرات، ولم يكن لدينا

شىء يمكن ان يقوموا به، فذهبوا الى أعلى استراحة الملك فاروق، والتى خصصت لمبيتهم خارج حرم المطار، فرأوا طائرة ميراج إسرائيلى تستطلع قبل الغروب، فعمرسمير الرشاش لكى يضربها، فقال له أموزيس:

(متضربوش علشان ميعملش فيك زى بتاع...)

فأطاعه

حسمت معركة ١٩٦٧ خلال أقل من ساعتين من صباح الخامس من يونيو بتدمير معظم سلاح الجو المصرى وتلاها تضارب الأوامر للقوات البرية الموجودة بسيناء.

وفجرًا طلبوا من الطيارين الذهاب الى قيادة القوات الجوية صباحًا، وعند وصولهم قالوا إنهم سيسافرون إلى الجزائر لكى يأتوا بطائرات يحاربون بها، ففرحوا جدًا وكان مع الطيار سمير عزيز فى تلك الرحلة زملاؤه على زين العابدين، وأموزيس، وعادل نصر، و فريد حرفوش، وتيسير حشيش، وسمير فريد، وعز الدين أبو الدهب ، وكان معهم أيضًا الدكتور محيى حماد وبديع وفائى، وكانوا بلبس الطيران، ولم يكن معهم أى ملابس أخرى أو أى حقائب.

أخذتهم طائرة انتينوف إلى الجزائر عند وصولهم وجدوا ٦ طائرات ميج - ٢١ فقط هى التى كانت جاهزة للطيران فأمضوا تلك الليلة فى تجهيز الطائرات، وصباحًا تشاجروا.. من يعود بتلك الطائرات الست، وبالطبع عاد الأقدم والأعلى رتبة منهم، فسألوا عن طائرات أخرى فأدخلوهم إلى هنجر كبير وجدوا به طائرات ميج -١٧ عبارة عن جسم الطائرة والجناحين بجانبها مفكتين، فسألوا: كيف سنطير بها؟ قالوا لهم: انتظرو حتى نجهزها لكم، وبعد الظهر طلبوا كل من الطيار سمير والطيار تيسير الشافعى لكى يمسكا حالة طوارئ.. فتعجبا وسألا عن السبب قالوا: إن هناك حاملة طائرات امريكية أمام السواحل الجزئرية وقد تقوم بالهجوم عليهم، فنفذا الأوامر وهم فى دهشة كبيرة، فأين الطيارون الجزائرون لكى يكونوا معهم؟ وما الذى يمكن أن تقوم به طائرتا ميج ١٧ ضد حامله طائرات امريكية ومجموعة القتال التابعة لها؟ لكنهما نفذا الأوامر وهما

فى غاية الدهشة و سألوا عن التوجيه الأرضى لكى يوجههما؟ قالوا: لا يوجد أحد وبرج المراقبة لا يوجد به أحد.

أشاروا إليهم إلى اتجاه البحر وقالوا: لما نعطيكم الأوامر تطيروا من الاتجاه ده وتضربوا الحاملة"

فاتجهنا إلى الطائرات وانتظرنا حتى آخر ضوء و وبعدها قالوا لهما: إن الحاملة غادرت وانتهت حالة الطوارئ،

وفى ذلك اليوم تنحى جمال عبد الناصر، وجلس من تبقى من طيارين مصريين على الأرض يبكون لأنهم كانوا يحبونه كثيراً جدًا.

فى صباح اليوم التالى تم تجهيز الطائرات وأقلعوا بها وفى منتصف الطريق نزلوا فى ليبيا لإعادة تموين الطائرات وكانت معاملة الليبيين جيدة.

ووصلوا إلى القاهرة، وكان الشعور العام هو الانكسار بالكامل وأن الطيارين هم السبب فى تلك الهزيمة، ولم يكن شعور الناس بالشارع فقط، ولكن الأهل أيضًا.

سمت مصر فوق جراحها وبدأت فى بناء قواتها المسلحة وقواتها الجوية، وبدأت تدريبات قوية وجادة لنسور الجو وأخذ البطل سمير عزيز مكانه بإحدى القواعد الجوية القريبة من الغردقة على ساحل البحر الأحمر وزادت كفاءته القتالية وتمكنه من طائرته الميج ٢١، وكان معظم التدريب على الطيران المنخفض وفى إحدى الليالى خطرت له فكرة وهى الطيران نحو العدو بجنوب سيناء والمرور فوق مطار رأس نصرانى بطول الممر، وهى تمثل تحديًا لقوات العدو بالمطار وخفضًا لروحهم المعنوية لكونهم فى متناول طيارينا البواسل.. ورسم سمير الخطة فى المساء على الخريطة، وهى قطع المسافة من قاعدته إلى رأس نصرانى على ارتفاع منخفض المعروف بـ: ZERO FEET.

وتبلغ المسافة حوالى ٩٠ كيلو متر فى منتصفها جزيرة شدوان وهى مرتفعة بعض الشىء عن سطح الماء بحيث تحجب طائرته عن أجهزة ردار العدو ثم يعلو فوق

الجزيرة ليمر من فوقها فى عدة ثوانى، ثم ينخفض مرة أخرى لارتفاعه السابق ولكن بالسرعة القصوى للطائرة بحيث يصل لهدفه بعد عبوره للجزيرة خلال دقيقتين وفى تقديره غير كافيتين فى حالة رصد أجهزة ردار العدو لطائرته فوق شدوان لإقلاع طائرات العدو لاعتراضه ولو فرض أن تمكنت طائرة العدو من الصعود لخطة وجوده فوق قاعدتهم فلن تكون قد وصلت لسرعتها القصوى فى حين تكون طائرته فى سرعتها القصوى

وبالتالى سيتمكن بسهولة من اجتيازها.

وبالتالى فى صباح اليوم التالى أثناء فترة التدريب الحر على الطيران المنخفض أخذ سمير طائرته ودار بها نحو خليج السويس وهو متخف عن رداراتنا وردارات العدو وطار بسرعة حوالى ٨٠٠ كيلو متر حتى جزيرة شدوان وبعد أن عبر الجزيرة وعاد لانخفاضه فوق سطح البحر شد السرعة لتصل إلى ١١٠٠كم/ساعة فى اتجاه قاعدة العدو برأس نصرانى وفوجئ وهو على هذا الارتفاع المنخفض أن القوات المدافعة عن القاعدة من مجندين ومجندات يسبحون على الشاطئ وبمجرد مشاهدتهم الطائرة المصرية خرجوا يجرون بمايوهات الاستحمام مبللين نحو مدافعهم المضادة للطائرات ونفذ مروره فوق ممر القاعدة من أوله إلى آخره، ثم قام بحركة دوران لليمين بين جزيرتى تيران وصنافير ليعود بسلام إلى مكان تدريبه فى الغردقة بعد أن أثار الفزع والرعب فى قلوب الأعداء دون أن تعلم قاعدته بما قام به.

ويتوالى التدريب وتنشط حرب الاستنزاف وتطلق خرطوشة إشارة الصعود فى الجو وهو بطائرته حالة استعداد أولى فى إحدى الليالى وعندما يحلق بطائرته فى الجو يتلقى من الموجه الأرضى توجيهًا بالانطلاق نحو منطقتى بالوظة ورمانة على الساحل الشمالى لسيناء لتغطية عودة مدمرتين مصريتين كانتا تدكان مواقع العدو هناك بمدفعيتهما وعندما اقترب من تلك النقطة شاهد من البعد طلقات فيلرز مضيئة للبحث عن المدمرتين مع أعداد كبيرة من طائرات العدو تفتش فى المنطقة بالقرب من الساحل، وقد قامت طائرات العدو بتشغيل لاسلكى يشبه الصليل يكاد يصم أذن الطيار المصرى على جميع موجات اتصاله مما أدى إلى

خفض مستوى الصوت ومن خلال هذه الضوضاء سمع صوت الطيار المصرى القادم خلفه يطلب منه العودة بناء على توجيهات الموجه الأرضى بالقاعدة المصرية لكثرة عدد طائرات العدو، ولكنه تجاهل النداء واندفع بقوة وسط طائرات العدو التى فوجئت بدخوله بجسارة وعلى ما يبدو كان وقود طائرات العدو قد أوشك على النفاد، فتركت الميدان متجهة شرقًا وظل الطيار الجسور يحوم بطائرته ما يقرب من سبع دقائق فوق المنطقة لعله يلتقى بإحدى طائرات العدو دون جدوى وكانت تلك فترة كافية للمدمرتين للابتعاد عن تلك النقطة وأثناء دورانه للعودة كانت طائرات العدو قد جاءت بكثرة فى الموجة الثانية ولكنه اضطر للعدو.

وما لبثت أن بدأت حرب أكتوبر المجيدة وكانت أولى تكليفاته يوم ٥ أكتوبر ١٩٧٣ وليلاً جمعهم العقيد أحمد نصر قائد اللواء وأبلغهم أن غدًا الحرب وطالب بالتزام الجميع بالراحة التامة، وكانت معه زوجته بالمنصورة فأمر أحد الجنود أن يأخذها فى سيارة السرب ويعود بها إلى القاهرة.

وفى صباح ٦ أكتوبر كانوا على استعداد تام وكان كل ما يقلقه أن يتأجل موعد الحرب كالمرات السابقة ويكون نوعًا من التدريب فقط.

وفى حوالى ١١صباحًا طلبوا منهم طلعة تدريب، فأقلع تشكيلان من سربين أحدهما بقيادتة، وقاما بعمل طلغة التدريب وفقًا لما رآه قائد اللواء، لكن الهدف لم يكن التدريب، إنما استمرار مسلسل الخداع للعدو، وبعد انتهاء التدريب عدوا للمطار فى الثانية عشرة ظهرًا.

وقبل الساعة الثانية بدقائق أقلعوا من من قاعدتهم والروح المعنوية تناطح السحاب الذى يخترقونه، ونفذوا مراحل الخطة التى تدربوا عليها طويلاً، وفى الثانية ظهرًا عبرت الطائرات القناة وكانت مهمتهم فى السرب عمل مظلات فى عده مناطق وكان قائداً لتشكيل من أربع طائرات فى مظلة شرق الإسماعيلية حيث كانت مهمته يوم السادس من أكتوبر عمل مظلة فوق القناة لحماية مقاتلات الضربة الجوية الأولى أثناء عودتها.

بعد انتهاء الضربة عادت الطائرات، وكان من المفترض أن يعود معها، ولكنه انتظر حوالى ٥ دقائق لكى يشتبك مع أى طائرات معادية تأتى بدلا من عودته بلا اشتباك، وكانت نتيجة تأخره ستأتى بنتائج سيئة لتعرضه لأحد صواريخ سام المصرية التى انفجرت قريباً من طائرته.

ويوم الثامن من أكتوبر كان مكلفاً بتشكيل فنجرز ٤ بحماية طائرتى سوخوى ٧ تستطلعان ممر المليز بعمق سيناء وبالفعل بعد أن أديا عملية الاستطلاع وأثناء الدوران للعودة كانت طائرات العدو قد وصلت إلى تلك النقطة التى تبعد عن قناة السويس بحوالى ٤٠ كيلومتر ولما كانت طائرته هو زميل له الأخيرتين فى التشكيل كان من المحتم عليه التصدى لتشكيل العدو ومنعه عن اللحاق بباقى التشكيل فقاما بمناورات والتحامات عنيفة مع طائرات العدو الأكثر تقدمًا وتمكن بإطلاق أحد صواريخه نحو إحدى طائرات العدو فأصاب مخركها واندفعت شرقاً ليسقط الطيار وسط قواته وتصاب طائرة زميله فى المؤخرة ولكنهما يقاتلان ببسالة وشجاعة وتأتى طائرات تعزيز مصرية لتشارك فى القتال الجوى وتكون الطائرات المصرية والإسرائيلية حلقة واسعة كل طيار يمسك بذيل الطائرة التى أمامه طائرة مصرية فطائرة إسرائيلية وهكذا فى الوقت الذى كان فيه الطيار سمير بطائرته فى مستوى أعلى لم يفكر لحظة فى العودة بطائرته بعد أن نفذ المهمة المكلف بها بل قرر أن يعاون زملاءه فى الاشتباك الدائر، فقررأن يهبط بطائرته من أعلى أمام إحدى الطائرات الإسرائيلية فيكسر تلك الحلقة ويزيد من عدد الطائرات المصرية، وبالفعل نفذ خطته مما أدى إلى خروج الطائرة الإسرائيلية من الدائرة فناور كى يطاردها، ولكن زميلاً له تمكن من إصابتها بصاروخه وإسقاطها.. وشارك فى الاشتباكات وتمكن من إصابة طائرة أخرى للعدو قبل أن يعود ويلقى تهنئة زملائه بالقاعدة وكان الوقود بخزان طائرته قد نفد تقريبًا، وقبل آخر ضوء من ثالث أيام المعركة طلب منه زميل له أن يحل محله بطائرته حالة استعداد أولى مدة الساعتين المقررتين فصعد إلى طائرته، ولما كان

زميله أضخم منه حجمًا فكانت الأحزمة الخاصة به على مقاس حجم زميله وأوسع منه.

فى منتصف المدة وصلت لتشكيله الذى يقوده والمكون من أربع طائرات أمر بالإقلاع فى اتجاه بور سعيد لمواجهة طائرات العدو فوق مدينة بور سعيد ولقرب المسافة ولضمان سرعة الحركة لمقاتلاتنا كان يتحتم التخلص من خزانات الوقود الاحتياطية على الأرض قبل الإقلاع فنفذت طائرات التشكيل التعليمات عدا طائرة بطلنا سمير عزيز التى بدا بها عطل فنى الدورة الميكانيكية لم يمكنه من التخلى من خزانات الوقود، ولكنه لم يكن ليقبل المكوث على الأرض فصعد بطائرته لمعاونة زملائه ولكن تبين أن هذا العطل الميكانيكى يعوق عمل إطلاق صواريخه وكذلك مدفع الطائرة الرشاش.. وما أن اندفع لأعلى بسرعته البطيئة ليطارد إحدى طائرات العدو ليبعدها عن المكان فؤجئ بصوت ارتطام شديد بطائرته رج الطائرة رجًا.. فتأكد من إصابة طائرته بصاروخ للعدو من طائرة كانت على ارتفاع منخفض فاضطر بالقفز بالمقعد ونتيجة لعدم إحكام الأحزمة حدث له انثناء شديد فى عموده الفقرى سبب لها آلامًا مبرحة غير محتملة شعر بها أثناء هبوطه بالمظلة فوق بحيرة المنزلة حاول مقاومة ألمه الشديد كى لايفقد الوعى أو يسبب له ألمه الشديد الموت بصدمة عصبية.. كما كان يخشى أن يوجه له أحد طيارى العدو نيران رشاش الطائرة كما هى عادتهم دائمًا مع الطيارين المصريين العزل أثناء هبوطهم بالمظلة.. وأخيرًا هبطت مظلته بمياه البحيرة ووجدها تجذبه من قدميه اللتين فقد الإحساس بهما وبدأ الماء يتسرب إلى جوفه فحزن حزنًا شديدًا فبعد أن نجا من الموت بالطائرة هاهو يتعرض للموت غرقاً ولكنه وجد ساقيه تتحرران من المظلة بدون سبب معروف وعلى الضوء الخافت فيما بعد الغروب شاهد قارب صيد به صيادان مصريان يتجهان نحوه وأحدهما يهم بضربه على رأسه بالعصا الخشبية الطويلة التى يحركان بها القارب فى البحيرة معتقدين أنه طيار إسرائيلى فتفادى البطل الضربة وقام بسبهما ليثبت لهما أنه مصرى ابن بلد فتوجسا فى أمره بعد أن أمسكاه من ذراعيه ليشلا حركته:

- إنت مصرى؟

- أيوه أنا طيار مصرى.

- وإيه اللى يثبت؟

- تحقيق شخصيى فى هذا الجيب.

وفتحا جيب السترة وأخرجا كارنيهًا أخذا يقلبان فيه ثم..

لكن إنت عارف إننا ما بنعرفش نقرأ.

وفى هذه الأثناء أقبل لنش حرس السواحل المصرى ليخلصه من أيديهما وينقله إلى أقرب وحدة إسعاف أعطته حقنة مروفين لتسكين الألم قبل أن ينقلوه للمستشفى العام فكان يغفو ويصحو خلال الطريق وأثناء نقله كان الألم فى ظهره أقوى من أن تصفه كلمات، وكانت رداءة الطريق سببًا آخر فى ازدياد الألم وعدم توقفه، فطلب منهم أن يتجهوا به قبل الذهاب إلى المستشفى نحو قاعدته الجوية وهناك أخذ يعطى بعض النصائح لزملائه الطيارين .. وفى مطار المنصورة قابل أمير رياض ونبيل فؤاد وحذرهم من أن اليهود دائما ينصبون الكمائن وأن ينظرون خلفهم أكثر من الأمام تحسبًا للعدو، وبعدها أعطوه أدوية فنام.

وعندما استيقظ ليلاً وجد زوجته وأباه وأمه وحماه، وسمعهم يقولون إنه مصاب بالشلل نتيجه القفز ، فقد أحدث كسرًا فى إحدى فقرات العمود الفقرى وضغط إحداها؛ وقاموا بتجبيس ظهرى، وفى منتصف الليل تم نقلى إلى مستشفى الفرنساوى، ومنعوا الزيارات، واقتصروها يومًا لأبى ويومًا لزوجتى فقط.

وفى المستشفى بينت الفحوص والأشعة وجود كسر بإحدى الفقرات وتضاغط فقرة أخرى سببتا ضغطاً على الحبل الشوكى مما سبب شللاً بالساقين وقضى البطل أكثر من شهر فى جبيرة من الجبس فى وضع غير مريح أدى إلى شد الفقرات مما أعاد له الإحساس بالساقين. وكان يسمع أخبار الحرب والثغرة من الأطباء والإذاعة فقال للطبيب:

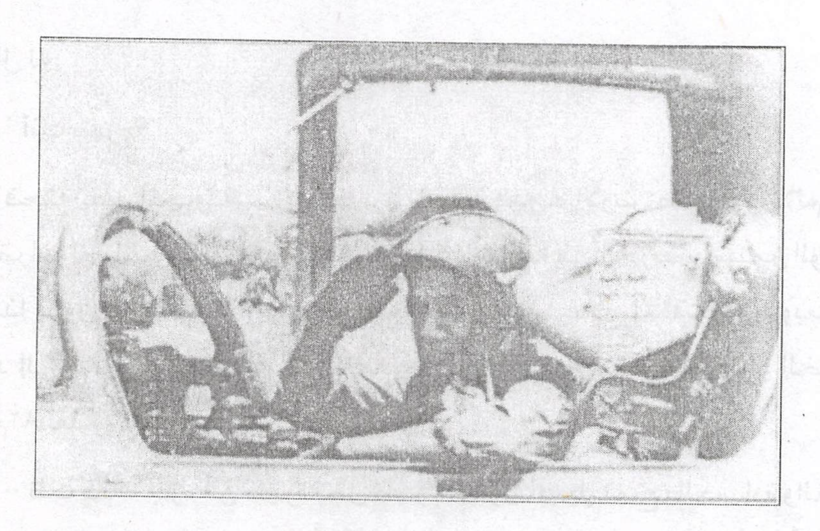
أريد أن أذهب إلى المطار

فقال له:

" أنت بتهرج؟"

فحثه على المحاولة.... وبمجرد ملامسة قدماه الأرض صرخ من الألم لأن الفقرات لم تلتئم فبكى لعدم مقدرته على المشاركه فى الحرب، واستمر الوضع هكذا بدون حركة لمدة ٢١يوماً فوق السرير، وبعدها علاج لمدة٦شهور ، وبعدها عاد إلى الطيران والخدمة حتى أصبح قائد لواء ميج٢١ ... وخرج من الخدمة عام٨٢ لعدم اللياقة الطبية.

- تلك كانت جزء من سيرة بطل طيار مصرى أصيل تمتع بالجسارة والغيرة الوطنية اللواء سمير عزيز متعَّه الله بالصحة والعافية ليظل نموذجًا حيًا على الإخلاص لهذا البلد.



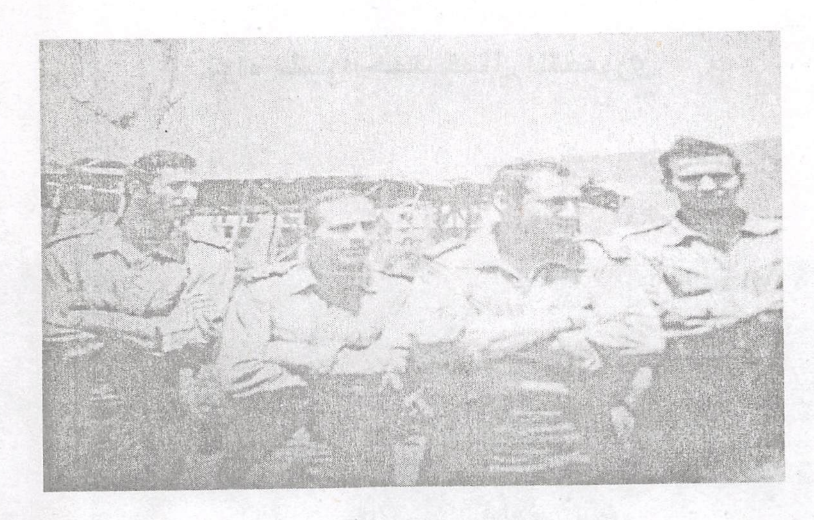
سمير عزيز داخل كابينة طائرته الميج ٢١



طيارى السرب بقاعده المنصورة:

الوقوف: اول يمين عبد المنعم همام - أسامة الحفنى - مجدى كمال - مدحت عرفة - على مهران - سمير عزيز - مدحت عبد التواب قدرى عبد الحميد - يرتدى نظاره شمس - ماهر شعرواى قدرى عبد الحميد - يرتدى نظاره شمس - ماهر شعرواى

القعود: صلاح على عبد الحميد - نصر موسى - حسن صقر- نبيل فؤاد - عزمى عاشور



الطيار سمير عزيز الثانى إلى اليمين بين زملائه فى السرب



اللواء طيار سمير عزيز إلى جوار المؤلف يتوسط عدداً من شباب الجروبات العسكرية

لواء طيار أحمد كمال المنصورى



الطيار أحمد كمال المنصورى طيار فذ اكتسب صيتًا وشهرة كبيرة بين الطيارين المصريين والفنيين والجنود بالقواعد الجوية المختلفة والأسراب التى عمل بها... ليس هذا فقط بل تعدت شهرته الأجواء المصرية ليخشاه طيارو العدو ويتجنبوا منازلته.. فيا ترى ما الأسباب التى دعت إلى ذلك؟

"المنصورى" اسم رنان بين طيارى المقاتلات، وفى معظم قواعدنا الجوية فى طول مصر وعرضها.. تعرفت عليه منذ عامين جمعتنا عديد من اللقاءات بمجمع النسور، والمتحف الحربى بالقلعة،وبانوراما حرب أكتوبر بمدينة نصر، وفى مقابر الشهداء بالخفير، وفى منزله..

وعندما حان الوقت لأكتب عنه لم تسعفنى مفردات اللغة فى إعطائه حقه ووصفه كما ينبغى..

فهو مصرى صميم حتى النخاع وإن بدت ملامحه أوروبية ببشرته الساطعة البياض وعينيه الزرقاوين شديدتى الصفاء..

محب غيور على مصر وكرامتها وشرفها..

عاشق للطيران منذ إن كان بروضة الأطفال..

شديد الإيمان والثقة بالنفس حريصًا على الموت حرص غيره على الحياة..

شديد الاتزان ورباطة الجأش فى أحلك المواقف وأشدها خطورة..

مغامر.. جسور.. لا يخشى فى الحق لومة لائم..

شاءت ظروفه أن يواجه رؤساء مصر جميعهم..

وبالطبع إنسان بتلك الصفات لم تكن حياته سهلة سلسة، بل كانت سلسلة متواصلة من الأزمات، والعقبات، والنجاحات، والإخفاقات.. سنتعرف عليها من البداية..

اسمه أحمد كمال عبد الحميد المنصورى وشهرته المنصورى؛ لأن والده أصوله ببلدة شربين محافظة الدقهلية، والمنصورى من مواليد حى مصر الجديدة بالقاهرة فى السادس من فبراير عام ١٩٤٦.. تلقى تعليمه بمراحل التعليم المختلفة بمدارس مصر الجديدة، وشهدت مرحلة الروضة بداية حبه للطيران ففى روضة أطفال الأمير عبد المنعم بمصر الجديدة، والتى كان يجاوره فى المقعد المجاور طفل يهودى اسمه صفوت شلهوب ابن تاجر أقمشة مصرى، وخلفه مباشرة طفل فلسطينى من عائلة ابى لبن وهى من العائلات الشهيرة بنابلس بفلسطين.. وكان الطفل اليهودى يحكى للمنصورى عن جده الشاويش الطيار بسلاح الطيران الإنجليزى إبان الحرب العالمية الثانية، ويقص عليه القصص حتى أصبح المنصورى شغوفًا بالطيران واستغل الطفل اليهودى ذلك ووعده أنه يمكن أن يجعله يركب إحدى هذه الطائرات عند جده لو تخلى له عن مصروفه اليومى وكان ٥ مليمات يعطيها لزميله اليهودى يوميًا على أمل أن يفى بوعده ولكنه بالطبع لم يفِ به.. وعلمت والدة المنصورى بقصة استغلاله فعاقبت ابنها عقابًا مؤلمًا كى لا يسمح لأحد باستغلاله.

كان والد المنصورى ضابطًا بالجيش المصرى برتبة الصاغ (رائد) ضمن تنظيم الضباط الأحرار، وفى ليلة ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢ كان ضابط عظيم الكلية الحربية الملكية وأسندت إليه مهمة التحفظ على قيادات الجيش المصرى والوزراء وعلى رأسهم الفريق حيدر باشا وزير الحربية (خال المشير عبد الحكيم عامر) وقد نفذ المهمة مما كان له جليل الأثر فى نجاح الثورة .

ولقرب المنصورى من قاعدة ألماظة الجوية التى لا تبعد عن منزله سوى عدة عشرات من الأمتار فقد شاهد من حديقة منزله وهو فى السادسة من عمره أسراب الطائرات المصرية التى أقلعت لتحلق فوق سماء القاهرة احتفالاً وتأييداً للثورة.. وتعلقت عيناه بالسماء منذ تلك اللحظة.

اختير المنصورى عام ١٩٥٤ وهو فى المرحلة الابتدائية فى أحد الاحتفالات بأعياد الطفولة بجمعية الطفولة بالمعادى لكى يصافح اللواء محمد نجيب أول رئيس لجمهورية مصر العربية وفى الحفل وقف المنصورى كما طلب منه أمام الرئيس فى ثبات وقدم التحية العسكرية فصافحه الرئيس محمد نجيب وسأله:

- هل تعرف شعار الثورة ؟

فأجاب المنصورى بثقة:

- الاتحاد والنظام والعمل

فسر اللواء محمد نجيب وكتب فى أتوجرافه هذه الكلمات:

- ياسيد أحمد المنصورى ذاكر دروسك لتكن رجلاً مفيداً لوطنك، ووادى النيل السعيد.

وعندما كان فى العاشرة من عمره شاهد بعينيه مع أول ضوء فى الصباح طائرات العدوان الثلاثى البريطانى الفرنسى الإسرائيلى تغير وتقصف قاعدة... القريبة من منزله عام ١٩٥٦، ومنذ ذلك الحين تولد لديه الكره الشديد للكيان الصهيونى العنصرى البغيض، والرغبة الشديدة فى الثأر والانتقام وزاد إصراره على أن يصبح طياراً مقاتلاً يثأر لبلاده من العدو الغاشم .

أنهى المنصورى دراسته الثانوية عام ١٩٦٢ فقدم أوراقه للالتحاق بكلية الطيران وكانت سعادته غامرة حين تم قبوله طالباً بالكلية ضمن الدفعة ١٦، وحيئذ أبلغته إدارة الكلية بخبر زلزل كيانه وهو الشاب الصغير المقبل على الحياة.. بناء على تعليمات جهات أمنية عليا بالقوات المسلحة لا يتم قبوله الكلية ويقاد إلى السجن الحربى ومرت الأيام ولا تعلم أسرته عنه شيئًا والمنصورى مازال سجينًا حتى علمت أسرته من بعض زملائه وعلموا أنه بالسجن لدواعٍ أمنية بسبب اتهام عمه بالقضايا التى تخص جماعة الإخوان المسلمين..

خرج المنصورى من محبسه بعد شهرين دون أن يفقد إيمانه أو أمله فما كان منه إلا أن تقدم ليعيد امتحان الثانوية العامة مرة أخرى طمعًا فى الحصول على مجموع أعلى يتيح له الالتحاق بإحدى الكليات العملية، ونجح الطالب وبدل أن يقدم أوراقه للجامعة لم يستطع أن يتغلب لعشقه للكلية الجوية وبالفعل تم قبوله طالبًا بها بالدفعة ١٨وللمرة الثانية وقبيل إنهاء عامه الأول (الإعدادى) بالكلية الجوية يأتى خطاب إلى إدارة الكلية بإخلاء طرفه، ولكنه لم يوقع على إخلاء طرفه وذهب حزينًا إلى منزله.. وهنا تدخلت الوالدة الحنون للتخفيف عن ولدها وجلوسه حزينًا بالمنزل، ولكن تدخلها جاء بصورة عملية، ولما كانت الوالدة رئيسة مجلس آباء مدرسة مصر الجديدة الثانوية وهى المدرسة التى كانت تضم بنات المشير عبد الحكيم عامر وزير الحربية والقائد العام للقوات المسلحة فقد صاحبتهم فى سيارتهم حتى منزلهم بالجيزة والذى انتقلوا إليه بعد ترك مسكنهم القديم فى الحلمية وإن استمروا بنفس المدرسة وفى المنزل قابلت زوجة المشير التى أحسنت استقبالها واستمعت إليها وأصرت على أن تشاركها طعام الغذاء وجلست معها فى انتظار نزول المشير من غرفته بالدور الأعلى أثناء ذهابه إلى مقر الوزارة.. وعندما شاهدته حكت له ما حدث لولدها وكان المشير رجلاً دمث الخلق استمع لها بإنصات حتى عندما انفعلت قائلة:

- ابنى طالب طيار وإذ لم يعد للطيران مرة أخرى لن يحدث خيراً.

فرد عليها المشير:

- لن يحدث خيرًا لمن يا ست؟

فأجابته:

- لن يحدث خيرا لى أنا شخصيًا كأم لهذا البطل (كانت تلقب نفسها " أم البطل").

وهنا ضحك المشير وطمأنها أن كل شىء سيكون على مايرام وسيعود ابنها للطيران.

وفى اليوم التالى صدر تصديق من المشير عبد الحكيم عامر باستمرار الطالب طيار أحمد كمال المنصورى بالكلية.. ولكنه لم يلحق بامتحان هذا العام فكان ضمن الدفعة التالية ١٩ طيران.

وفى المرحلة الثانية من الدراسة بكلية الطيران (المرحلة المتوسطة) كاد أن يفصل مرة أخرى حدث ذلك عندما أتم الطيران لعدد معين من الساعات بالطائرة الجمهورية وسمح لهم بالطيران منفردين بدون المعلم فى دائرة معينة حول مطار بلبيس وكان للمنصورى جار صديق كان زميلاً له بالمرحلة الثانوية وزميلاً بعامه الأول بالكلية الحربية التى يتلقى فيها الطيارون الدراسة النظرية قبل توجههم للطيران بالكلية... وهو صفوان الحلوانى، ولظروف التعثر التى لاقاها المنصورى تخرج زميله فى الكلية الحربية ملازمًا بسلاح المدرعات وخلال إحدى الإجازات عرف منه أنه بمنطقة الهايكسب فما كان من المنصورى إلا أن انطلق بطائرته الجمهورية من بلبيس صوب الهايكستب للطيران منخفضًا فوق موقع زميله بغرض التحية وفعلاً فوق الموقع كانت الدبابات تقوم بتدريباتها حوله ولأمر ما أضطر المنصورى للهبوط اضطراريًا على الرمال فى هذه المنطقة بعد أن توقف محرك طائرته.. وقابل زميله وتصافحا.. ووقف المنصورى بجوار طائرته التى لا يمكنها الإقلاع إلا طبقًا لتجهيزات معينة غير متوفرة.. وبدأت الشمس فى الميل للغروب.. وعادت طائرات زملائه للقاعدة إلا طائرته فبدأت رحلة البحث عنها.. مع آخر ضوء شاهد المنصورى إحدى طائرات التدريب بالكلية من طراز إلياك تحلق فوقه فى دورات فتيقن المنصورى أنه لا بد أن يكون أحد الضباط المعلمين بالكلية جاء لمعاونته فوقف بعيداً بعض الشىء من الطائرة معطيًا إشارات الهبوط.. وبعد تردد هبطت الطائرة وتوقفت أمامه وكانت المفاجأة.. أن من هبط من الطائرة كان العقيد جمال فرغلى كبير معلمى الطيران بالكلية الجوية الذى بادره بالسؤال:

- إيه اللى حصل؟

- الماكينة بطّلت أثناء عمل بعض الحركات البهلوانية الجوية.

- طيب ابقى قابلنى لو شوفت الأسفلت.. (وهو تعبير يقال عند الحرمان من الإجازات).

تمام يا أفندم.

وصعد العقيد جمال إلى كابينة طائرة المنصورى لإدارتها بعد أن طلب من تلميذه أن يدير مروحة المحرك يدويًا عكس الاتجاه بعد أن وضع بعض قطع الحجارة أمام عجلات الطائرة.

وسمح القائد لتلميذه أن يصعد للطائرة الجمهورية بعد أن دار محركها ويقودها عائدًا إلى الكلية وهو خلفه بالطائرة الياك.

ومرت تلك الحادثة التى كان من الممكن أن تطيح بآمال هذا الشاب وتؤدى إلى فصله من الكلية بسلام بعد أن توسم فيه كبير المعلمين مشروع طيار موهوب لمقدرته على الهبوط الاضطرارى بمنطقة صحراوية والحفاظ على سلامته وسلامة الطائرة وكانت تلك هى البداية الحقيقية لهذا البطل.

وفى المرحلة الثالثة والنهائية من الكلية كانت قد صدرت تعليمات المشير عبد الحكيم عامر بضرورة حصول الطيارين على فرقة صاعقة بمدرسة الصاعقة من أجل المزيد من الصلابة وقوة التحمل فاجتاز المنصورى هذه الدورة الشاقة بنجاح منقطع النظير وحصل على المركز الأول وما زال يتذكر معلم الصاعقة الذى دربه وكان الرائد أحمد رجائى عطية الذى كان فيما بعد أحد الأبطال البارزين بمجموعة العمليات الخاصة ٣٩- قتال التى قادها البطل الفذ إبراهيم الرفاعى.

وجاء موعد التخرج.. وتخرجت دفعته الشهيرة ذات الـ ١٠٠ طيار وهى دفعة ذات عدد غير مسبوق ولم يتكرر أن تخرجت دفعة طيارين بلغ عددهم المائة أطلق عليها الدفعة المحظوظة التى جاءت مع موعدها مع القدر وكان طياروها هم أتون المعارك التالية، وكان الفضل فى تخريج هذه الدفعة يعود لكبير معلميها العقيد جمال فرغلى الذى أصبح قائدًا لمطار العريش عقب ذلك.

تخرجت تلك الدفعة فى الأول من يونيو عام ١٩٦٧، وحضر حفل التخرج المشير عبد الحكيم عامر وجاء ترتيب المنصورى الخامس على الدفعة والأول فى الطيران وأثناء مصافحة المشير لأوائل الدفعة عرفه المنصورى بنفسه أنه هو نفسه الطالب المفصول الذى أعاده إلى الكلية فربت المشير بفخر على كتفه وقال:

أنتم الدفعة المحظوظة التى جاءت فى موعدها مع القدر.

عقب التخرج لم يعد الطيارون إلى منازلهم بل ذهبوا إلى التشكيلات وكان موقع المنصورى ضمن مقاتلات الميج - ١٧ وقبل أن نتعرض لحياته العسكرية الحافلة بصور البطولة والتضحية والفداء.. نلقى نظرة سريعة على ما قاله قادته عنه فى تقاريرهم السرية والمصدق عليها من رؤسائه المباشرين ثم من كبار القادة منذ أم كان طالبًا بالكلية الجوية وحتى نهاية خدمته بها:

- عام ١٩٦٧ ملازم طيار: يعتمد عليه - طيار كفء.

- عام ١٩٦٨ ملازم طيار: يقوم بواجبه على الوجه الأكمل.

- عام ١٩٦٩: ظهر بمظهر لائق أثناء الاشتباك مع العدو.

- عام ٦٩ - ٧٠: تقدير جيد - يبذل مجهودًا كبيرًا أثناء الطيران.

- عام ٧٠ - ٧١: تقدير جيد - كفء - يعتمد عليه - منتظم فى عمله - هادئ.

- عام ٧١ - ٧٢: تقدير جيد - عظيم الفائدة لوحدته - ذكى - متزن - مدرس كفء.

- عام ٧٢ - ٧٣: تقدير جيد جدًا - شجاع ذو روح معنوية عالية تتناسب مع مستواه - ممتاز ويعتمد عليه.

- عام ٧٣ - ٧٤: ممتاز عظيم الفائدة سواء فى التدريب أو العمليات وقد أظهر فيها بطولة وامتيازًا - ظهر بمظهر ممتاز كقائد سرب.

- ومن عام ٧٧- ٨٢: طيار كفء وقام ببعض واجبات قائد السرب على أكمل وجه - على خلق - محبوب من مرءوسيه - يتقدم باستمرار ويبذل مجهودًا

مشكوراً لرفع شأن وحدته - حسن التصرف لايشغل قائده بتوافه الأمور - مقاتل شجاع - كفء يعمل على رفع شأن وحدته.

ولنعد للطيار الحديث التخرج بقاعدته الجوية لنشاهد معه أعجب وأغرب وأعقد وأخطر المواقف.. ونعد بالتاريخ إلى يوم الخامس من شهر يونيو عام ١٩٦٧ ولم يكن قد مضى سوى أربعة أيام على تخرج المنصورى، وبالتحديد التاسعة من صباح هذا اليوم وكان قد تناول الإفطار مع زملائه الطيارين وخرجوا لأداء مهامهم الروتينية وإذا به يفاجأ بسرب من أربع طائرات فوق رءوسهم وقبل أن يفيقوا من المفاجأة والحيرة لمعرفة طبيعة هذا السرب وكيف ولماذا جاء.. كان قصف هذا السرب لقاعدتهم قد بدأ ولم تكن مقاتلاتنا المتراصة فى صفوف على أرض القاعدة فى احتياج لكثير من القصف، فكان يكفى إصابة طائرة واحدة بأول الصف فتشتعل بها النيران لما تحويه من ذخائر ووقود حتى تنتقل النيران والانفجارات إلى باقى الطائرات.. ولم تمض أكثر من خمس دقائق حتى تكشف حجم الدمار الذى حدث بالقاعدة.. وفقدت مصر سلاحها الجوى.

ولكن مصر الصلبة القوية الأبية بأبنائها البواسل بعد أن لعقت جراحها أصرت على رد الاعتبار.. وقبل مضى شهر من انتهاء معارك ١٩٦٧ قامت القوات الجوية بما جمعته من أعداد قليلة من طائرات نجت من القصف وبما استطاعت الحصول عليه من الجزائر الشقيقة وبما أمكن الحصول عليه على عجل من الاتحاد السوفيتى بالإغارة بكل ما تملكه من طائرات على العدو الإسرائيلى بسيناء على مدى يومى ١٤ ، ١٥ يوليو ولم يكن قد مضى شهر على انتهاء معارك الخامس من يونيو، وقد شارك المنصورى فى هذا الهجوم ولم يكن قد تعدى بعد ١٧ ساعة طيران على طائرات القتال فى الوقت الذى يلزم الطيار لكى يشارك فى المعارك ١٠٠ مائة ساعة طيران ولكنهم نسور مصر البواسل.. وهاجم المنصورى قوات العدو فى سيناء مع زملائه بكل قوة وجرأة وعزيمة وتصميم وكانت الأوامر ضرب كل شىء يتصل بالجيش الإسرائيلى على أرض سيناء فقصفوا المدرعات، والمجنزرات، وقطع المدفعية، وتشوينات الذخيرة، وعربات الإمداد، وتجمعات الجنود وكل شىء وجدوه أمامهم مما أصاب العدو بالذهول

والشلل التام فقد باغتتهم القوات الجوية المصرية فى وقت نشوتهم بنصرهم المزيف، واعتقادهم أن الطيران المصرى قد انتهى.. وكان من نتيجة هذا القصف الجوى المصرى أن أمر موشى ديان قواته بالانسحاب إلى خط الممرات حيث تحتفظ هناك بالمجهود الأكبر لقواتها البرية محتمية بهذه المنطقة ومبتعدة عن منطقة القناة .

كانت الفترة التالية لهذه المعارك فترة شاقة على الطيارين فكانوا مكلفين بأكثر من تكليف.. عمل مظلات جوية فى الجو للتصدى لأى هجوم جوى للعدو.. الطيارون الذين ليسوا فى الجو فى حالة طوارئ بقواعدهم الجوية حالة أولى مربوطون بمقاعدهم بكبائن طائراتهم لمدة ثلاث ساعات متصلة..أو منتبهون بجوار طائراتهم إذا كانوا حالة ثانية.. بالإضافة إلى تدريباتهم اليومية.. وفوق ذلك كله كان المنصورى يتلقى فرقة تدريبية على الطائرة الميج -٢١ التى برع فى قيادتها.

كانت قواعدنا الجوية خلية من النشاط والعمل الدءوب لاتنقطع عنها صوت زمجرة محركات الطائرات النفاثة.. وإلى جانب جهد الطيارين ومعاونيهم من مهندسين وفنىٍّ الصيانة والتموين كان هناك جهد موازٍ من شركات التشيد والبناء التى كلفت بتشييد ملاجئ ودشم خرسانية لحماية الطائرات يبلغ حجم الملجأ الواحد حوالى ٣٠ متر طولاً × ٢٠ متر عرضاً × ١٠ أمتار ارتفاعًا من الخرسانة المسلحة السميكة التى تتحمل انفجار أضخم قنابل العدو وذات بوابات ضخمة من الصلب تسمح بمرور الطائرة إلى الخارج.

انتقل المنصورى إلى تشكيلات الميج - ٢١ بعد أن أثبت كفاءته عليها وتنقل بين قواعدنا الجوية فى كل أرجاء مصر حتى أنه انتقل ٦ مرات خلال عام واحد.

وبدأ الاتحاد السوفيتى إمداد مصر بالأسلحة وبالطائرات ولكن بشروط مجحفة وكانت القيادة مضطرة للقبول فبعد إن كان الروس فى الماضى يسارعون لتلبية احتياجات مصر من السلاح بشروط ميسرة وتسديد السعر بالآجل ومن محصول مصر من الأقطان إذا بهم يطالبون:

- بتسديد واردات مصر من السلاح نقدًا وقامت السعودية والجزائر بالتعاون فى هذا البند.

- كما اشترط الروس أن توقف مصر برامجها فى تصنيع الأسلحة، وكان أهم هذه البرامج إنتاج طرازين من الطائرات النفاثة القاهرة ٢٠٠ والقاهرة ٣٠٠ وقد أجريت عليهما تجارب طيران ناجحة حتى أن المنصورى قبيل تخرجه طار فى تدريبات الطيران على القاهرة ٢٠٠، هذا إلى جانب تصنيع مصر لثلاثة طرز من الصواريخ أرض أرض كانت فى المرحلة النهائية من الإنتاج وهى مرحلة وضع أجهزة التوجيه، وقام الفريق محمد فوزى بتنفيذ هذا البند.

وكان الشرط الثالث أن تأتى الطائرات الروسية الجديدة بأطقمها من الطيارين، وكذلك تأتى بطاريات الصواريخ المضادة للطائرات بأطقم روسية. حتى بلغ عدد الخبراء الروس العسكريين فى مصر ١٨ ألف خبير روسى.

ومن العجيب أنه عقب حرب يونيو ١٩٦٧ تلقت إسرائيل مليونى مهاجر روسى بشرط أن يقضوا عامهم الأول مجندين بجيش الدفاع الإسرائيلى ولا يخفى الأصل الروسى لرئيسة الوزراء الإسرائيلية جولدا مائير التى علقت على تواجد الخبراء الروس كطيارين فى مصر بقولها:

نعلم أن إخواننا السوفييت بمصر، وأنا من أصل روسى، ولكن إذا أراد إخواننا السوفييت معرفة آخر وأفضل فنون القتال الجوى فنحن على استعداد.

إلى هذا الحد بلغ الغرور بالكيان الصهيونى للدرجة التى جعلته يتحدى الآلة العسكرية للقوة العظمى الثانية فى العالم.

كان المنصورى يشعر بالألم من تواجد السوفييت فى الطائرات الجديدة التى اشترتها مصر منهم حديثاً فى حين يستعمل الطيارون المصريون الطائرات الأقدم والأقل كفاءة، كما لم يخلُ الأمر عند زيارة قادة القوات الجوية السوفييت للقواعد الجوية المصرية من سيلٍ من التوبيخ والاتهامات للطيارين المصريين كإتهامهم بعدم الكفاءة وعدم المقدرة على استيعاب الأسلحة الحديثة... الأمر الذى جعله يطلب الكلمة أثناء زيارة الرئيس الراحل جمال عبد الناصر لقاعدتهم بإنشاص

وكان لا يزال ضابطًا صغيرًا برتبة ملازم أول فقال بانفعال الشاب المخلص والغيور على وطنه:...

وعلم السادات أن هناك عددًا من الطيارين بالسجن فأمر بالإفراج عنهم للاستفادة من مجهوداتهم فى المعركة المرتقبة.

أثناء استعداد قواتنا الجوية فى تدريباتها المستمرة صدرت تعليمات من عبد الناصر بناء على توصية من قائد القوات الجوية بتجنب المقاتلات المصرية الاشتباك مع الطائرات الإسرائيلية التى تخترق مجالنا الجوى لعمق ٣٠ كيلومتر ما لم تبادر بالهجوم على قواتنا، أو تتعدى هذا العمق وذلك من أجل الحفاظ على طائراتنا وطيارينا لفرق الإمكانات فى صالح طائرات العدو الغربية، وربما للتعتيم على الطيار الإسرائيلى من معرفة مدى ما وصل إليه الطيار المصرى من قدرات قتالية ومهارات عند الاشتباك. والتزم طيارونا على مضض بهذا الأمر.. غير أنه فى إحدى هذه الاختراقات اقتربت طائرتان إسرائيليتان من إحدى القواعد التى كان يتواجد بها طيارون روس.. ومن أجل إثبات جدارتهم أقلعت ٨ طائرات روسية بطيارين روس فى مطاردة لهاتين الطائرتين فى اتجاه الزعفرانة على البحر الأحمر جنوب مدينة السويس.. وهناك كانت المفاجأة من كمين لطائرات العدو كانت تطير على ارتفاع منخفض فى تلك المنطقة تصدوا للطائرات الروسية فأسقطوا خلال معركة سريعة لم تستغرق سوى عدة دقائق ٥ طائرات روسية قتل طياريها قبل أن يتمكنوا من الهبوط بالمظلة فى حين أصيبت الطائرة السادسة وبالكاد تمكنت من العودة إلى قاعدتها وبمجرد نزول طيارها منها ومشاهدته الإصابة الجسيمة بذيل طائرته والمذبحة التى حدثت لزملائه الطيارين أصيب بسكتة قلبية ومات.. وكانت صدمة شديدة للقيادة الروسية.. التى لم تجرؤ بعد هذه الحادثة من التقليل من شأن الطيارين المصريين.

وتوالت الأحداث.. فقبل عبد الناصر مبادرة وزير الخارجية الأمريكى روجرز بوقف حرب الاستنزاف التى كانت على أشدها من أجل استكمال تشييد حائط صواريخ الدفاع الجوى من طراز سام، واستكمال قواتنا التدريب على الخطط القتالية الخاصة بالعبور.

توفى الرئيس جمال عبد الناصر بصورة فجائية فى سبتمبر عام ١٩٧١.

تولى الرئيس السادات الحكم متعهدًا بالسير على خطى عبد الناصر.

عقب مبادرة روجرز ووقف إطلاق النار عام ١٩٧١ استمرت التعليمات بعدم التعرض لطائرات العدو حتى عمق ٣٠ كيلو وكان طيارونا يملئوهم الغيظ كلما ورد إلى علمهم اختراق طائرات العدو لسمائنا وبالطبع كان أكثرهم ألمًا وحزنًا المنصورى الذى أخذ يتحين الفرصة لمنازلة طائرات العدو وتلقينهم الدرس المناسب حتى حانت له الفرصة يوم ١٥ فبراير من عام ١٩٧٣ ونتركه يروى لنا تفاصيل تلك المعركة المثيرة:

معركة الثلاث عشرة دقيقة

قدت معركة جوية بطائرتى ميج - ٢١ ضد ٦ طائرات فانتوم إسرائيلية فوق خليج السويس قبل حرب أكتوبر وتحديدًا فى ١٥ فبراير ١٩٧٣، رغم الأوامر الصادرة بمنع الاشتباك.. كنت أنا وزميلى الشهيد نقيب طيار حسن لطفى مربوطين فى طائرتينا الميج ٢١ فى صباح ١٥ فبراير حالة استعداد أولى كجزء من تدريباتنا اليومية التى تجعلنا - دومًا - كطيارين مقاتلين على أهبة الاستعداد حيث إننا يجب أن نكون فى السماء خلال ٢ دقائق من تلقينا أوامر الانطلاق، وشاهد مدير العمليات على شاشات الرادار اختراقًا من ٦ طائرات فانتوم إسرائيلية قادمة من منطقة فايد بالإسماعيلية فى استعراض قوة واستطلاع بالقوة، كانوا يصورون الجيش الثانى والثالث، والتى كانت متجهة نحونا، فصدرت لنا الأوامر بالإقلاع لرد تلك الطائرات، فشعرت أنا وزميلى أننا فى قلب معركة حقيقية لا مجرد اشتباك أو تصدٍ وكنت قائد التشكيل وعندما أصبحت طائرتى بجوار طائرة حسن فى اتجاه طائرات العدو وتبادلنا النظرات من كابينتى طائرتينا أشرت له بيدى إشارات ذات مغزى.. فأشرت بأصبعى فى دوائر أفقية فوق رأسى وهى تعنى: (إنها روحة بغير رجعة)، ثم مررت بحافة كف يدى العليا على عنقى وهى تعنى: (نحر العدو)، و أنه حان وقت إعطاء هؤلاء الطيارين الدرس بأننا لسنا لقمة سائغة فى إشارة إلى حتمية القضاء عليهم، وطلبت منه أن تكون صواريخه فى حالة الاستعداد للانطلاق فى أى لحظة، وقلت له:

- يجب ألا نذهب سدى.. يجب أن نأخذ منهم اثنين أو ثلاثة.

وبدأنا فى الاستماع من أجهزة اللاسلكى بالطائرة لتوجيهات الموجه الأرضى الذى التقطنا على أجهزة الرادار لديه.. وبدأ بمنحى حقيقة موقف العدو، فوق مياه الخليج، طائراتان وخلفهما ٤ طائرات على ارتفاع ٤ كيلو مترات. فكانت إجابتى الحاسمة له: دخلنى عليهم

فتوجهنا إليها مباشرة وبدأ الرادار يكرر ارتفاعاتهما وموقعهما وقال لى إننا لن نلحق بهم لأن المسافة بيننا وبينهم ١٥٠ كيلو متر. فقلت إننا سنستخدم أقصى سرعة فى الطائرة، لنقطع المسافة فى أقل من ١٠ دقائق وهو ما يعنى استهلاك وقود أكثر وما لبث أن شاهدنا سرب طائرات العدو الفانتوم القادم فى اتجاهنا طائرتا استطلاع فى الأمام وخلفهما ٤ طائرات لحمايتهما وما إن شاهدونا حتى شوشا على أجهزة الأتصال لدينا بإدخال الموسيقى الجنائزية على تردد أجهزتنا لتثبيط هممنا وأنه لا بد مقضى علينا.

كانت خطط الطيارين الإسرائيليين تعتمد دائمًا على فارق الإمكانات بين طائراتهم المجهزة للطيران لمدة ٣ ساعات ونصف وبين طائراتنا المعدة للطيران لمدة ٤٥ دقيقة طبقًا لسعة خزان الوقود.

وكانوا يعتمدون على إدخالنا فى لعبة طويلة من المناورات حتى ينفد الوقود، ورغم فارق الإمكانات بيننا، فطائرتنا "الميج" كانتا توفر لنا ٤ صواريخ و٤٥ دقيقة طيرانًا و٤٠٠ طلقة، بينما طائراتهم الست الفانتوم كانت تعنى ٤٨ صاروخًا وأكثر من ٣ ساعات طيران و٤٠٠٠ طلقة و١٢ طيارًا. كانوا متفوقين بكل معايير القوة، وكنا متفوقين بكل معانى الغل والاعتماد على تأييد المولى عز وجل.. انطلقنا لنشتبك معهم فى أطول معركة جوية بلغت ١٢ دقيقة، وقررت إرباكهم من اللحظة الأولى وخطف واحد منهم بأسرع وقت فى خلال أول ٢٠ ثانية فى هجوم سريع خاطف فاشتبكنا مع طائرتين وكان يبدو على طياريهما الاستهانة بنا، حيث بدأوا فى مناورة لتضييع الوقت كالعادة، فبادرت بضرب أول صاروخ على قائد التشكيل فأصاب جناح الطائرة فسارعت بضرب الصاروخ الثانى فانفجرت

الطائرة فى أقل من ٣٠ ثانية وسقطت فى مياه الخليج بمن فيها لتصاب بقية الطائرات بحالة من الهياج، وبدأوا فى ضرب الصواريخ علينا بطريقة عشوائية، ولكن الطائرة الميج ورغم قلة الإمكانات تمتاز برشاقة الطيران عن الفانتوم، فظللنا فى مناورة لمدة ١٢ دقيقة فى سعى منهم لإسقاطنا فى البحر أو تفجيرنا ولكننا لم نعطهم الفرصة بفضل المناورات بالدورانات الحادة واستخدام تقنية الدوج فايت (قتال الكلاب) بمحاولة كل طيار على أن يمسك بذيل الطائرة المعادية التى أمامه ليجعلها فى مجال أجهزة تنشين صواريخه أو طلقات رشاشة.. وطالت فترة المناورات وفوجئت بصوت زميلى حسن لطفى أثناء القتال فى جهاز الاتصال:

الصواريخ والذخيرة خلصت معايا يا أفندم.. أعمل إيه؟

فكان ردى السريع والمباشر والحاسم له:

ادخل فيهم بطائرتك.

وهنا التقط الطيارون الإسرائيليون تلك المحادثة فاقتنعوا أنهم أمام طيارين مجانين فآثروا السلامة وفاجأونا بالانسحاب فى اتجاه سيناء.. وكنا فوق الخليج، فقررنا العودة خوفًا من وجود كمين، كما إن ما تبقى معنا من وقود لم يعد يكفى حتى للعودة إلى القاعدة. كان فى كل طائرة نحو ٣٠٠ لتر وقود وهو ما يعنى دقيقتى طيران.. فأخبرته بضرورة الهبوط على الطريق الساحلى وهو ما حدث.

وكانت الأوامر أنه لو نفد الوقود منا فعلى الطيار أن يقفز من الطائرة بالمظلة وتركها، و ممنوع أن تنزل الطائرة على طريق غير ممر هبوطها فى المطار أو القاعدة الجوية، ولكن كانت لى سابقة فى الهبوط بطائرتى الميج -٢١ بقاعدة... عام ١٩٦٨ هبوطا اضطرارياً بمحرك متوقف على الممر الرئيسى دون أن يحدث للطائرة أى شىء حتى أن اللواء مدكور أبو العز قائد القوات الجوية وقتها كرمنى ومنحنى درعًا ذكر فيها أننى تفانيت فى الحفاظ على طائرتى وكانت سابقة وقتها، فأنا كطيار كنت أعلم كم يكلفنا الحصول على طائرة التى يبلغ ثمنها وقتها

٥٠ مليون دولار ، ولذا لم أكن على استعداد لفقد طائرتى أو القفز منها وتركها تنفجر لأنى أقسمت أمام رئيس الجمهورية:

- سلاحى لا أتركه قط حتى أذوق الموت.

كما أننى أضطررت أيضًا للهبوط اضطراريًا بقاعدة... بجنوب مصر عام ١٩٧١ حيث كنت أحد الطيارين المنتدبين لتدريب طيارى القتال وكان معى زميلى الطيار شريف عرب رحمه الله.. وكان قائد القاعدة هو العقيد جمال فرغلى معلمى السابق بكلية الطيران.. كنت قد كلفت بعمل صيانة لإحدى الطائرات بقاعدة... وفور إصلاحها أخذت الطائرة فى رحلة العودة إلى قاعدتى ولكن لسوء الحظ بعد الإقلاع مباشرة وأنا لازلت على ارتفاع منخفض فوق منطقة الماظة اعترض الطائرات سربا من الطيور المهاجرة اصطدم أحدها بباب غرفة حفظ عجلة الطائرة الجانبية فعطلتها.. أكملت رحلتى الطويلة إلى القاعدة وأبلغت فى أجهزةاللاسلكى قائد القاعدة بالموقف وعلم إصرارى على الهبوط اضطراريًا بالطائرة.. فطلب من الطيار شريف عرب مهمة الإشراف على هبوطى قائلاً له:

اتفضل نزل أخاك المنصورى يا عرب.

وبدأت التنسيق مع شريف.. حيث طلبت منه إغراق الممر بسائل رغوى لمنع اشتعال وانفجار الطائرة عند حدوث الشرار الناتج عن احتكاك باطن جسم الطائرة بالممر.. وطلبت منه تجهيز ثلاث عربات إطفاء موزعة بجوار أول ووسط وآخر الممر وعندما بدأت عملية الهبوط حافظت على الاحتفاظ بعجلة الطائرة الجانبية الأخرى مرفوعة داخل حجرتها، وأنزلت العجلة الأمامية لكى أحافظ على مقدمة الطائرة مرفوعة خشية أن تصطدم المدافع الموجود بمقدمة الطائرة بالأرض ويؤدى إلى انقلاب الطائرة رأسًا على عقب.. وبالفعل هبطت بالطائرة وسط كمية كبيرة من الشرر أحاطت بالطائرة من كل جانب وعندما توقفت كانت سيارات الإطفاء تغمر الطائرة بالسائل الرغوى.. ونجحت العملية..

نعود لخليج السويس.. أشرت لحسن زميلى أن يتبعنى ويفعل مثلى على أن يطير على مسافة أعلى منى للهبوط على طريق الزعفرانة.

وما حدث أننا بدأنا فى الهبوط كطيران شراعى؛ لأن المحركات توقفت بعد نفاد الوقود، وقلت لحسن افعل مثلما ترانى أفعل.. وبالفعل لمست الطريق على بعد ١٠٠ متر من رمال منطقة فنار الزعفرانة على الطريق الذى لم يكن ممهدًا وفوجئت بسيارة نقل فى مواجهتى ولما فوجئ سائقها بالطائرة قادمة فى اتجاهه بسرعة عالية فقد كانت سرعة الطائرة عند هبوطها ٤٠٠ كيلو متر فى الساعة فقفز منها سائقها ومن معه وتركوها مفتوحة الأبواب فى منتصف الطريق تمامًا بما لا يدع لى أى فرصة أومجال لتفادى الاصطدام به وفى جزء من الثانية هدانى تفكيرى للانحراف بالطائرة جهة اليمين فى الرمال ورفعت عجل الطائرة لتزحف على بطنها فيما يعرف بالـ "بلى لاندنج" لتتوقف الطائرة على الرمال بعد أن أثارت عاصفة شديدة من الرمال.. بينما تعجل حسن زميلى الهبوط ونزل على سطح البحر قبل السا حل بنحو ١٠٠ متر ونتيجة اصطدامه بالشعاب المرجانية انفجرت به الطائرة واستشهد..

عندما استقرت طائرتى على الرمال ظهرت عقبة جديدة وهى فتح كابينة الطائرة؛ حيث كان من يقوم بهذا العمل فى القاعدة أحد الفنين حيث كان دائماً بوجهه الأسمر آخر من تقع عليه عيناى بعد أن يحكم إغلاق كابينة الطائرة قبل الإقلاع ، وأول من تقع عليه عيناى عندما أهبط بالمطار ليقوم بفتح الكابينة لأتمكن من الخروج.. ولكن فى هذه الصحراء القاحلة من سيقوم بهذا الدور.. لا أحد.

بفضل الله تمكنت بجهد جبار لا أعلم مصدره من فتح الكابينة والخروج من الطائرة..

قبل مغادرتى الطائرة أخذت الكاميرا مصورًا عليها ما حدث فى المعركة فى جيبى، واحتفظت بها حتى أصل لمقر القيادة، وفجأة ترامى إلى سمعى صوت أزيز طائرة هليوكوبتر للعدو قادمة من جهة البحر للبحث على الطيارين الإسرائيلين الذين سقطت طائرتهم والحصول على الأجزاء المهمة من طائرتهم وإحضار أى شىء يجدونه فى منطقة المعركة فتأكدت أنى أمام خطر الأسر ولم

ينقذنى سوى طلقات الدفاعات الأرضية من وحدة عسكرية مصرية قريبة.. وأفلت من خطر لألقى خطرًا جديدًا فى انتظارى فعندما هبطت على الأرض فوجئت ببعض الجنود المصريين البسطاء الذين اجتذبتهم العاصفة الرملية التى أثارها الهبوط الاضطرارى للطائرة على الرمال يلتفون حولى، ودون أن يعرفوا هويتى قال أحدهم:

- طيار يهودى

وقام الآخر بضربى على ظهرى بدبشك البندقية طبقًا للأوامر الصادرة وقتها لجنود الجيش المصرى بضرب كل شىء أو أى شخص يهبط لهم من السماء، خوفاً من أن يكونوا إسرائيليين، ولم يصدقوا أننى طيار مصرى لأن ملامحى كانت غربية، ولولا مجىء صديقى ضابط المدرعات صفوان الحلوانى الذى تصادف وجود وحدته بالمنطقة لما أفلت من بين أيديهم حتى أننى نظرت للسماء وقتها وقلت:

يا رب.. هل أفلت من صواريخ طائرات الفانتوم الإسرائيلية، ومن القفز بطائرتى فى مياه البحر الأحمر فتلتهمنى أسماك القرش، ومن انفجار طائرتى أثناء الهبوط، وكذلك هليوكوبتر العدو لأقتل على يد جنود مصريين؟!

المهم نقلونى للمستشفى للعلاج بالطائرة الهليوكوبتر ، ووقتها أمر اللواء محمد حسنى مبارك، الذى كان يشغل منصب قائد القوات الجوية، بتغطية الطائرة بالشباك لحين سحبها من موقعها خوفًا عليها من عودة الطيران الإسرائيلى الذى سجلت غرف المراقبة عودته للبحث عن جثث الطيارين الإسرائيليين والطائرة التى اشتبكت وانفجرت، ولكنهم لم يعثروا على شىء على مدى ثلاثة أيام بلياليها.

طلب الرئيس السادات اللقاء بالطيارين الذين اشتركوا بمعركة خليج السويس فنقلونى بصعوبة إليه فى وجود الفريق أول (حينها) أحمد إسماعيل على وزير الحربية، بالإضافة إلى قائد القوات الجوية.. فأمر بمنحى أحد النياشين لشجاعتى فى القتال، ونشرت الصحف المصرية تفاصيل المعركة.

وجد الأطباء أننى أصبت فى الفقرات القطنية من العمود الفقرى بنسبة عجز ٣٠٪ مكثت فى المستشفى للعلاج ٣ أشهر، وقتها دعوت الله وطلبت منه ألا يتركنى كسيحاً، لأننى أريد مواصلة الحرب.

وبإرادة الله عدت للطيران فى شهر مايو، ليكن لى شرف المشاركة فى حرب أكتوبر ٧٣. كنت دائمًا ما أنظر إلى السماء وأكلم الله وأقول له:

أنا ملقح نفسى عليك أموت أو أعيش لا يهم.. المهم أن تستعيد مصر كرامتها.

أذكر أننا كنا نكتب على صواريخ الطائرة والقنابل، قبل وضعها كلمات:

باسم الله مطرح ماتسرى تهريب حتى تصيب الهدف الذى طرنا من أجله.

"إلى إسرائيل مع حبى وتقديرى"

كان يجب أن أكون بلا قلب، لأننى كنت أردد لهم دوماً بأننى سأقتل العدو، ولن أسمح لهم بقتلى لأن مصر تحتاجنى وأعلم مدى ندرة الطيارين المقاتلين، فكيف أموت وأترك بلدى؟!.

قبل الحرب بعشرة أيام بدأت القيادة فى القوات الجوية المرور علينا فى قواعدنا الجوية، كنت فى قاعدة... وسمعت القائد محمد حسنى مبارك وهو يؤكد لنا أننا فى أقصى حالات الاستعداد، وأننا بتنا فى مواجهة متحفزة مع العدو، ولكن لم يقل لنا أى شىء عن الحرب، وقبل ساعة الصفر بنحو ساعة يوم السادس من أكتوبر جاء قائد اللواء وجلس معنا وحاول إجبارنا على تناول الطعام رغم رغبتنا فى الصيام وقتها، وهو أمر مستحيل بالنسبة للطيار المقاتل خوفاً من حدوث هبوط فى نسبة السكر لأن الطيار المقاتل يحتاج إلى ٦ آلاف سعر حرارى فى اليوم.

ثم جمعنا فى دشم تحت الأرض، وكنا سربين بكل سرب نحو ٢٥ طائرة، وقال لنا إن لحظة الأخذ بالثأر قد حانت، وإنه يجب علينا أن نكون مستعدين للانطلاق بطائراتنا منذ الساعة الثانية إلا الربع، ومن دون إثارة أى ضوضاء، حتى الدشم صدرت لنا الأوامر بفتحها بأيدينا من دون ماكينات حتى لا نلفت الأنظار، كنا

ننظر إلى بعضنا دون أن نعلم من سيذهب ولن يعود ومن سيعود، وكان كل واحد منا قد كتب وصيته لأهله ورسالة وداع وتركها فى القيادة. كانت العيون مليئة بالكلمات، ولكن لا أحد يجرؤ على التحدث.

كنا نمتلئ بمشاعر الغل التى ضاعفت قوتنا، ولذا أتعجب ممن يقول إن الحرب كان متفقًا عليها بين مصر وأمريكا، كيف وأول شهيد طيار كان عاطف السادات شقيق الرئيس محمد أنور السادات؟

ولا يعنينى من يقول إنها كانت حرب تحرير أو حرب تحريك..

ولا يعنينى من يقلل من جهد وتضحية الطيارين فى هذه الحرب لخلاف بينه وبين القيادة السياسية.

ولكن ما يعنينى أننا انتقمنا وأعدنا الأرض، وعبرنا الهزيمة.

الكثيرون يسمعون عن الضربة الجوية التى فتحت باب النصر فى أكتوبر ولكنهم لا يعرفون ما حدث؟

- فى اللحظة الحاسمة يوم السادس من أكتوبر انطلقت ٢٢٠ طائرة كان جزء منها مهمته إلقاء القنابل وهى القاذفات من طراز السوخوى، وطائرات أخرى مقاتلة من بينها طائرتى الـ ميج - ٢١ مهمتها حماية الطائرات القاذفة لحين بلوغها الهدف وتدميره ثم العودة مرة أخرى، كان الوقت المحدد لنا هو ٢٠ دقيقة لتنفيذ المهمة. وكان تشكيلى هو أول تشكيل ينطلق من قاعدة... فى هذا اليوم وهو تشكيل تنظيف المجال للقاذفات السوخوى.

مشكلة الطائرة "السوخوى" أنها كانت بطيئة فى الجو؛ لأنها محملة بنحو بأطنان من القنابل والمتفجرات، ولكننا كنا نعلم طريقنا ولم تعترضنا طائرات العدو الذى ضربنا له أجهزة الإرسال والاتصال فى شمال، ووسط، وجنوب سيناء.. ودمرنا الأهداف المحددة لنا وفى اثنتين وعشرين دقيقة كنا قد عدنا لتبدأ بعدها شبكة الصواريخ فى الضرب، وتدمير أى طائرة غير مصرية فى حال اختراقها المجال الجوى المصرى.

- وفى اليوم الثانى من أيام الحرب يوم ٧ أكتوبر تعرضت قاعدتنا لهجوم بعدد كبير من طائرات الفانتوم الإسرائيلية بلغ عددها ٤٠ طائرة ومن المعروف أن مثل هذا العدد كان يلزمه فى حالة الدفاع ٨٠ طائرة فى حين أن عدد طائرتنا التى كانت موجودة بالقاعدة فى ذلك الوقت ١٦ طائرة فقط.. أذكر أن من أبلغ القاعدة بهذا الهجوم زميلى الطيار محمد النشرتى الذى كان يقوم بعمل مظلة جوية فوق المنطقة وطارد الفانتوم الإسرائيلية ليلحق بها فوق القاعدة.. وبمجرد تلقينا الإنذار: فضة.. فضة.. فضة (أى هجوم جوى للعدو علينا)

انطلقت جميع مقاتلاتنا (تيك أوف موتسيكلات) وأتذكر أنى كنت حالة ثالثة وأقلعت عكس اتجاه الممر قبل اكتمال إقلاع طائرات الحالة الأولى.. وكنا فوق القاعدة فى الوقت المناسب.. واشتبكنا مع الفانتوم الذى عمل على التخلص من حمولته فى أى مكان والفرار بأسرع ما يستطيع.. وتمكنا من صد الهجوم وإسقاط ٤ طائرات فانتوم.. كما تمكنت جميع قواعدنا من التصدى لهجوم طائرات العدو فى ذلك اليوم بنفس المقدرة وفشل هجوم إسرائيل الجوى علينا فشلاً ذريعاً لوجود دشم تحمى الطائرات.

- أما أيام ٨، ٩، ١٠ أكتوبر توالت الاشتباكات والمعارك .

- أما من يوم ١١- ١٦ أكتوبر فكانت اشتباكات يومية كنت خلالها أقوم بأعمال مظلات جوية وكلما سمعت عن اشتباك فى منطقة محاورة أسرعت وشاركت فيه.

- بدءاً من يوم ١٧ أكتوبر بدأنا فى ضرب ثغرة الدفرسوار.

- يوم ١٨ أكتوبر كنت قائداً لتشكيل فى مهمة قتال على المحور الأوسط بسيناء وأثناء عودتنا كان الوقود على وشك النفاذ فأعطيت تعليماتى بالهبوط بقاعدة... أقرب مكان على الضفة الغربية للقناة ولما كان رقم ٤ فى السرب وقوده أقل منى فكانت خطتى أن أعملْ مروراً فوق الممر (باس) وأدور ويهبط رقم ٤ أولا.. وأثناء عمل الباس فوجئت بوجود طائرة نقل عسكرية إسرائيلية بالمطار من

طراز سى ١٣٠ وعليها نجمة داود السداسية الزرقاء، فأعطيت أوامر حازمة بالتوجه إلى مطار... دون أن أذكر لطيارى السرب ما شاهدته، وأنقذت الطائرات الأربع وحافظت على زملائى الطيارين؛ لأنه كان سيتم أسرنا لوهبطنا بمطار... بواسطة الإسرائيلين.

- كنت آخر من هبط من السماء يوم ٢٤ أكتوبر عام ١٩٧٣، رغم سريان قرار وقف إطلاق النار منذ يوم ٢٢ أكتوبر.

- الإسرائيليون لا يحترمون عهودهم، ورغم قبولهم قرار وقف إطلاق النار فإنهم حاولوا بعد التزام مصر به الحصول على أى مكاسب جديدة، ولكننا لم نسمح لهم بذلك فكنا نتصدى لهم، كانوا يضغطون بشدة لدخول السويس عبر الدفرسوار وكانوا قد حصلوا على سلاح جديد من أمريكا ومن جنوب إفريقيا، فكنا نطير لصد الهجوم الشرس على الجيش الثالث وبقايا الجيش الثانى غرب القنال، وكنا نحلق فى السماء فى طلعات انتحارية لمواجهة أى عدد من الطائرات بهدف حماية قواتنا.

ففى يوم ٢٤ أكتوبر، صدرت لنا الأوامر بالطيران لتخفيف الضغط على القوات الموجودة فى جبل عوبيد بالقرب من السويس، وطريق الدفرسرار، كنا أربع طائرات، وكان هناك نحو ٢٠ طائرة ميراج إسرائيلية، دخلنا وسط هذا العدد وكان معى زميلى الشهيد سليمان ضيف الله قائداً لتشكيل من أربع طائرات، يومها أسقطنا ٦ طائرات إسرائيلية.

أذكر أننى شاهدت طائرة سليمان وقد أصاب جناحها صاروخ أشعل النار فى جزء منها فطلبت منه أن يقفز قبل أن تنفجر به فى غضون ٣٠ ثانية، ولكنه قال لى إن فى مرماه طائرة إسرائيلية، وقال لى عبر اللاسلكى فى صوت لا أنساه:

- " ودينى ما سايبه "

طياراً يحلف حلفانا غليظاً باسم الله فى آخر لحظات عمره على ألا يترك العدو دون قتله غير مبال لأى شىء حتى حياته كانت رخيصة جداً.. الشهادة كانت أحب إلى نفسه من دونها..

ثم أطلق عليه صاروخًا ففجره، ثم قفز من الطائرة التى انفجرت بعدها بثوانى قليلة، ولكن طيارًا إسرائيليًا جبان أطلق عليه النار من مدافع الطائرة رغم أن ذلك ممنوع قانونًا طبقًا لاتفاقية جنيف بعدم قتل الأعزل من السلاح، وبعد الهبوط وجدته وقد بترت ساقه وخرجت أحشاؤه، كان لايزال على قيد الحياة، فلقنته الشهادة ومات بين يدى، كان سليمان قد رزق بطفل لم يره إلا مرة واحدة بعد ولادته، ولم يره ثانياً واستشهد.

أصيبت طائرتى فى هذا اليوم إصابة جسيمة فقفزت منها قبل أن تنفجر وهبطت فى منطقة الثغرة لقنت زميلى الشهادة وبالقرب منى هبط طيار إسرائيلى أحاط بنا جنود كتيبة مشاة كويتية كانت قريبة ولسبب بشرتى تعرضت للضرب والإصابة من هؤلاء الجنود فى حين لم يعتدوا على الطيار الإسرائيلى ذى البشرة السمراء لكونه يهوديًا عراقيًا.

بذلنا جهدًا كطيارين فوق طاقة البشر وكنا نتنافس على المزيد من الطلعات.. فأذكر أنى خلال ١٧ يومًا هى مدة القتال فى حرب أكتوبر قمت بعدد ٥٢ طلعة قتال (أكثر من ٣ طلعات فى اليوم الواحد فى حين أن المعدل العالمى طلعة واحدة فى اليوم واليوم التالى خالى أى بدون طيران) أذكر أننا كنا نهبط بالطائرات لتمون ويعاد تسليحها ثم نقلع بها مرة أخرى وهكذا.

لا أنسى أبدًا المواقف الإنسانية التى مررنا بها خلال الحرب مع المواطنين البسطاء من الفلاحين المجاورين لقاعدتنا وبعد أول يوم قتال فؤجنا بفلاحة بسيطة تحمل لنا وعاء فخار مملوءًا باللبن لتسقى الطيارين بعد أن علمت بما فعلناه على الجانب الآخر من القناة.. تأتى لنا بغذاء أسرتها لتقدمه لنا عن طيب خاطر.. وابنتها الصبية الصغيرة أصرت على إعطائى هدية وفتحت صرة من القماش لتعطى لى نصف قرش (تعريفة) وبضعة مليمات كانت تدخرهم..

وعندما احتدم القتال الجوى وتهاوت طائرات العدو فوق مزارع الفلاحين بأعداد كبيرة كنت أشاهد الفلاحين يقتطعون أجزاء من جسم الطائرات المصنوع من الألومنيوم ليستخدموها كهوائى لأجهزة التلفزيون لتقوية إرسالها.. فأصبحت

أشلاء الفانتوم والسكاى هوك والميراج موزعة فى كل منزل من منازل القرى الريفية.

تدرجت أثناء خدمتى بجميع المناصب القتالية حتى كان آخر منصبين لى قبل تركى الخدمة العسكرية: قائد لواء مقاتلات، و قائدًا لعمليات المنطقة الجوية الشرقية .

- أوصيت أولادى وأحفادى بدفن متعلقاتى معى فى قبرى لتكون شفيعًا لى عند رب العالمين يوم البعث .

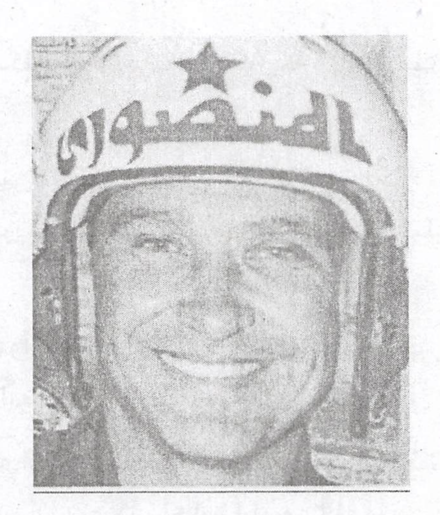
أريد أن ألقى لله الذى لم يقدر لى الشهادة رغم انتظارى لها، بثروتى الحقيقية فى الحياة، فأنا وزملائى حاربنا لوجه الله ومن أجل مصر عرضنا.. مصر أمنا.. مصر شرفنا..

ولأننا كنا نحرص على الموت قدر حرص الآخرين على الحياة طلبت من الله عز وجل أن يمنحنا تخفيضًا ٣٠٪ (ثلاثون فى المائة) فى دخول الجنة بإذن ورحمة الله..

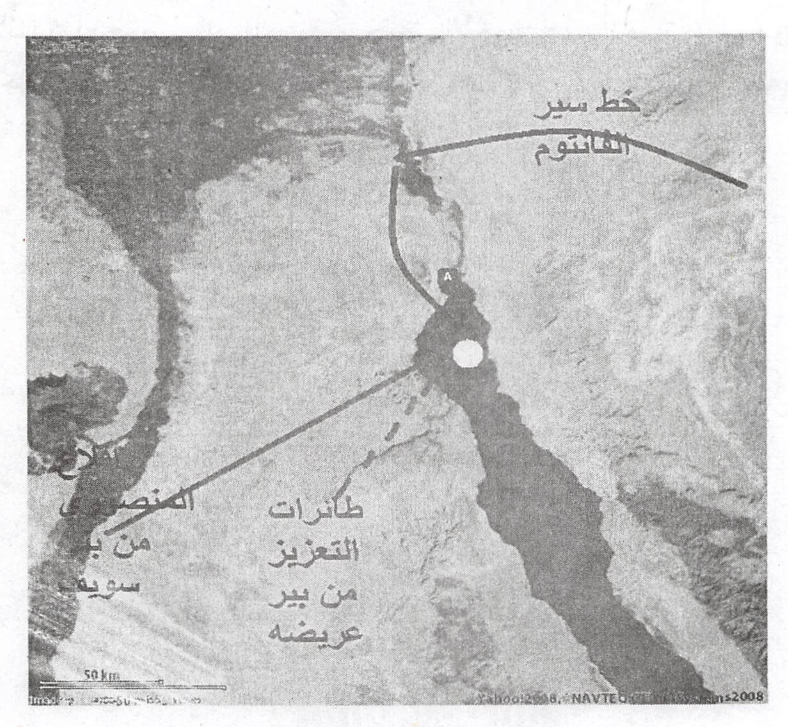
هو ده أحمد.. الله

المنصورى.. بإذن الله

* * *



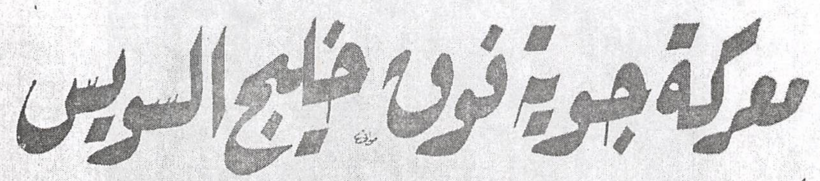
المنصورى



خريطة تبين موقع معركة الـ ١٣ دقيقة



الشهيد طيار حسن لطفى



معركة جوية فوق خليج السويس

أصبنا طائرة إسرائيلية عندما حاولت ٦ طائرات اختراق مجالنا الجوى

مقاتلاتنا تشتبك مع الطائرات الاسرائيلية وترغمها على الفرار - اصابة طائرة مصرية

المدفعية السورية تدمر دبابتين إسرائيليتين فى اشتباك مع وحدة مدرعة إسرائيلية



آخر خبر



الأخبار

٨ صفحات - ١٥ مليما

إحسان عبد القدوس

محمد التابعى

أحمد الشاوى محمد

حسين فهمى

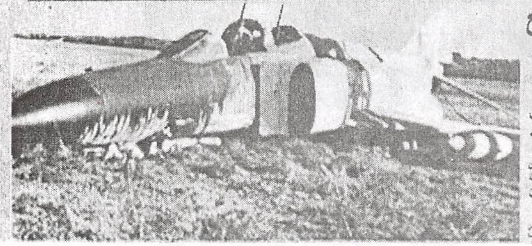
محمد زكى عبد القادر

موسى صبرى



AL-AKHBAR, 16 FEBRUARY 1973

دورية مصرية تعثر على أجزاء من طائرة العدو الفانتوم الإسرائيلية التى أسقطت بالأمس



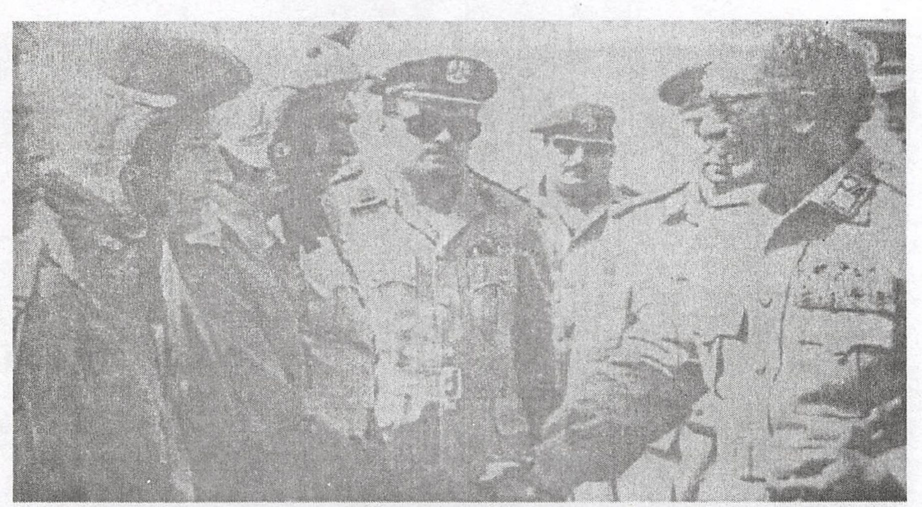
العثور على اجزاء من جناح الطائرة الاسرائيلية

فى منطقة بير ابو صندوق

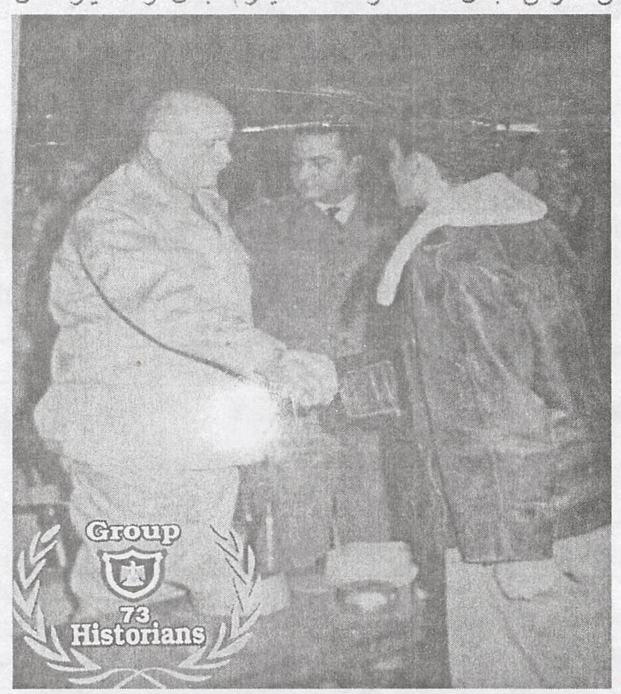
جرت معركة جوية امس بين المقاتلات المصرية و ٦ طائرات اسرائيلية . اصبنا طائرة اسرائيلية واجبرنا باقى الطائرات على الفرار . اصيبت احدى طائراتنا وعادت باقى الطائرات الى قواعدها سالمة .

السادات يستقبل

الرئيس فرنجيه



إهداء للكاتب والمؤرخ العسكرى الكبير الأستاذ أحمد على عطية الله
صورة الرئيس المؤمن البطل محمد أنو السادات يكرم البطل لواء طيار كمال المنصورى



المنصورى يصافح المشير أحمد إسماعيل على وزير الحربية فى
وجود قائد القوات الجوية



المنصورى ومعركة الـ ١٣ دقيقة

محمد أنور السادات رئيس جمهورية مصر العربية

إلى الرائد طيار أحمد زكي عبد الحميد المنصوري ، من القوات الجوية

تقديراً لما قمتم به بتفانٍ وإخلاص من أعمال استثنائية ممتازة
تدل على التضحية والشجاعة في مواجهة العدو في ميدان القتال ، قد
منحناكم وسام النجمة العسكرية ،

وأمرنا بإصدار هذه البراءة إيذاناً بذلك .

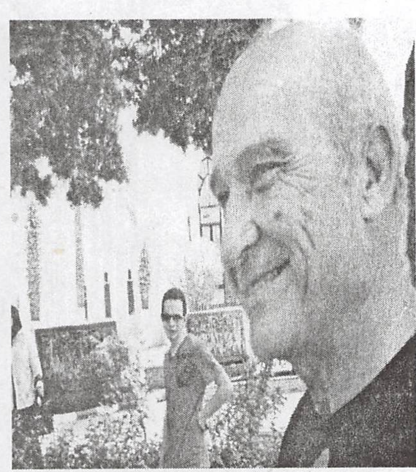
تحريراً بقصر الجمهورية بالقاهرة في اليوم السابع والعشرين من شهر المحرم
سنة ألف وثلاثمائة وأربع وتسعين من هجرة خاتم المرسلين .

١٩ فبراير ١٩٧٤

رئيس ديوان رئيس الجمهورية



أسفل طائرته الميج 21 رقم (8040) يقف اللواء طيار أحمد كمال المنصورى بين شباب مصر





أسعد أوقات حياته التي يقضيها المنصورى وسط محبيه

لواء طيار أحمد يوسف الوكيل



لقد تخرجت فى الكلية الجوية مع الدفعة رقم ٢٥ طيران خلال شهر أكتوبر عام ١٩٦٩ كطيار مقاتل، لقد تم تقسيم دفعتى لقسمين أحدهما سافر لإكمال دراسته فى روسيا، والقسم الآخر من الدفعة ظل فى مصر لمتابعة الدراسة بالكلية الجوية، وقد تخرجت دفعتنا بعدد كبير من الطيارين يقارب ١٠٠ طيار، وبعد تخرجى فى الكلية تم توجيهى مع بعض زملائى على فرقة تدريب المقاتلات، حيث تدربت على المقاتلة القاذفة (الميج ١٧)، ثم انتقلت لفرقة تدريب المقاتلة (الميج ٢١) التى كنت أطير عليها حتى قيام الحرب، وبعد انتهاء فرقة التدريب على المقاتلات، تم ضمى للواء المقاتلات الاعتراضية فى قاعدة... الجوية، وبالطبع عندما وصلت كطيار مقاتل للسرب الخاص بى كان الأمر مختلفًا عن حياتى داخل الكلية الجوية كطالب طيران، كان قائد السرب فى هذا الوقت هو الطيار عصام صادق، وكان يمثل الأب الروحى للطيارين فى السرب، وقد تعلمت الكثير من قائد السرب حيث كان طيارًا ممتازًا وكان معه مجموعة من الطيارين الممتازين، وكان التركيز الأكبر فى تلك الأيام على عمليات التدريب والطيران النهارى والليلى وبشكل مكثف، وكان يقع عبء كبير على قادة الأسراب المقاتلة فى تدريب الطيارين وإعدادهم للمعركة، وبالطبع لم تكن أيام العطلات كثيرة، وكان الطيارون يمكثون لفترات طويلة داخل المطار، وبينهم ألفة وود وعلاقات صداقة عميقة فيما بينهم.

كان دور المقاتلة الميج ٢١ فى الأساس الدفاع الجوى عن سماء مصر، وعندما أتينا للسرب... كان وقف إطلاق النار قد بدأ وانتهت حرب الاستنزاف بشكل

فعلى، ولم أشارك فى أى عمليات قتالية أو اشتباكات مع طائرات العدو خلال هذه الفترة لأن العمليات الحربية قد توقفت، وبالطبع قد تعلمنا كثيراً من خبرات الطيارين الذين سبقونا فى حرب الاستنزاف، وكان الطيران مع الطيارين الكبار ذوى الخبرة له الكثير من الفائدة لإكسابنا المهارات المطلوبة... كنا نريد إثبات أنفسنا وتحقيق النصر والانتقام من العدو وما حدث فى حرب عام ١٩٦٧، وأتذكر من طيارى السرب الذى كنت أعمل به كل من قائد السرب عصام صادق والطيار القوى العجمى وآخرين من الطيارين الأبطال، وكان من دفعتى رقم ٢٥ ثمانية طيارين فى السرب الخاص بى فقط، لأن عدد دفعتى كان كبيراً جداً كما أتى للسرب بعض الطيارين من الدفعة رقم ٢٦.

كانت الطائرة المقاتلة من نوع الميج - ٢١ مناسبة للمعارك فى ذلك الوقت، وكان الروس قد صمموها لاعتراض الطائرات على الارتفاعات العالية،و هذه الطائرة تتمتع بقدرة مناورة جيدة، وتسليح مناسب، ومدى أفضل، وسرعات أفضل من الطرز التى سبقتها من نفس الطائرة، كانت أسراب اللواء الجوى الذى أخدم فيه تتحرك من مطار... بشكل مستمر فقد انتقل السرب الذى أعمل فيه لمطار... خلال عام ١٩٧٢، وانتقل سرب آخر لمطار فى الجنوب... وهكذا تتحرك الأسراب ثم تعود... وينتقل سرب آخر من... لمطار آخر وهكذا تحرك الأسراب وفى عام ١٩٧٣ تحرك السرب الخاص بى لمطار... وتمركز هناك، وكان يوجد سرب مقاتل من طائرات (الميج ٢١) فى مطار... فى هذا التوقيت، وظللنا فى مطار... لفترة طويله حتى اقتراب موعد الحرب، ثم أعيد تمركز السرب فى مطار... قبل قيام حرب أكتوبر بحوالى أسبوعين تقريباً.

لقد تم إعدادنا بشكل ممتاز للمعركة المقبلة، فقد ذهب الطيارون الكبار لليبيا للتدرب مع الطيارين الباكستانيين على أسلوب الطيران بالسرعة صفر، وأتوا لسربنا وعلمونا هذا الأسلوب فى الطيران بالطائرة الميج ٢١ وهو أسلوب مفيد جداً يستخدم أثناء الاشتباكات الجوية مع طائرات العدو، كما تم تلقيننا بكل المعلومات الضرورية عن مواقع العدو وأهدافه فى سيناء وشاهدنا الكثير من صور الاستطلاع الجوى لمواقع العدو، وكانت لدينا خرائط لسيناء توضح موقف

قوات العدو ومواقعه العسكرية المهمة فى سيناء، وقد تم تزويدنا بقنابل الممرات لضرب ممرات المطارات المعادية عند الهجوم عليها، وهى قنابل يتم إسقاطها فوق ممرات الطائرات فتتفتح مظلة من خلفها حتى تسقط بشكل عمودى على أرض الممر، فتقوم بالانفجار محدثة حفرة عميقة وواسعة تغلق ممر المطار وتعيق إقلاع أو هبوط الطائرات من عليه، وبهذا يتم إغلاق المطار وشل فعاليته وحرمان العدو من استخدامه بالطائرات.

وكلما يقترب وقت العمليات الحربية كانت عمليات التدريب تتم بالتشكيلات التى ستقوم بالعمليات الحربية فى يوم ٦ أكتوبر ,لكننا لم نكن نعلم ما السر فى هذا الأمر أن يكون كل تشكيل رباعى ثابت ويطير بشكل مستمر يوميًا، فكانت يومية الطيران توضع بشكل منتظم داخل السرب، وفيها التشكيل الرباعى مكون من عصام صادق وأحمد الوكيل وآخرين من الطيارين، وكنا نطير فى عمليات التدريب معًا دومًا وبشكل مستمر سواء فى عمليات التدريب على الهجوم الأرضى أو الاعتراض الجوى، وكنا نقلع للتدريب وضرب النار فى تبة ضرب النار، وظللنا لعشرة أيام متواصلة نقلع بنفس التشكيل لضرب الصواريخ وقنابل الممرات فى تبة ضرب النار، وكان التركيز فى التدريب على العمليات التى ستتم خلال الضربة الجوية الأولى، لكننا لم نكن نعلم ما سيحدث أوان ما نقوم به هو نفس سيناريو الهجوم.

وعند اقتراب موعد الحرب قمنا بعمل فكرة رائعة لإعادة تمركز الأسراب فى المطارات المتقدمة للقيام بالضربة الجوية الأولى، فقد كان يوجد سرب مقاتلات ميج ٢١ فى مطار... وكنا نحن فى مطار... وكنا نقوم بطلعات تدريب على القتال الجوى بين سرب... وسرب... بأربع طائرات من كل سرب، فقمنا خلال هذه الطلعات باختراع فكرة جميلة توهم العدو أننا نقوم بعمل ما، ثم نقوم بعمل آخر وهكذا حتى لا يشعر العدو بنا، وبهذا تم انتقال السرب بشكل غير مباشر ودون شعور العدو بانتقال السرب من مطار آخر استعدادًا للحرب، ثم تبعتنا معدات السرب والخدمات الأرضية بعد ذلك حسب النظام المتبع.

وظل السرب كله يوميًا يقلع للضرب فى تبة ضرب النار بالقنابل والصواريخ، وبشكل روتينى يوميًا حتى أصبحت العملية روتينية لكل الطيارين وتعودوا عليها بشكل ممتاز، وأصبحنا مستعدين للعمليات الحربية وبشكل خاص للضربة الجوية الأولى المخطط القيام بها فى أول يوم للحرب، وكان السرب كله مشارك فى الضربة الجوية الأولى لضرب أهداف أرضية، وليس للقيام بعمليات الدفاع الجوى كما هو معتاد، وكانت تشكيلات السرب تحمى نفسها بنفسها أى لم يكن معنا تشكيلات حماية جوية قريبة، فقد كان تسليح الطائرات إما قنابل الممرات أو صواريخ الهجوم الأرضى مع مدفع الطائرة للدفاع عن النفس، فى حالة تدخلت طائرات العدو وقامت بالهجوم علينا أثناء القيام بالعمليات الحربية، وكانت مهمتى ومهمة تشكيلى هى ضرب ممرات مطار رأس نصرانى حيث يتم قصف الممر الرئيسى والممر المساعد فى المطار بغرض شل فعالية المطار وتعطيله، وحرمان العدو من استخدامه خلال فترة الحرب.

فى يوم ٦ أكتوبر عام ١٩٧٣ كانت الأمور عادية جدًا والجو فى شهر رمضان والجميع يصومون، وكان الطيارون ينتظرون موعد طلعة التدريب اليومية المعتادة، حتى الظهر تقريبًا حضر اللواء محمد عبد الرحمن قائد المنطقة الجوية، ومعه قائد السرب عصام صادق، وجمع كل الطيارين وأفراد السرب فى المطار.. وكنا داخل الدشمة الحصينة وأخبرنا قائد السرب بالعمليات الحربية الحقيقية، وفرح الطيارون كثيرًا بالخبر وأنهم سيضربون العدو أخيرًا.

تحرك الطيارون للطائرات وكانت مسلحة بالقنابل والصواريخ وخزانات الوقود لأن الطائرات كانت معدة لعمليات التدريب اليومية المستمرة فلم يكن هناك مشهد غريب لأن هذا الموقف يتكرر يوميًا، وبدأ بعض الطيارين كتابة كلمات على الطائرات المقاتلة.. وبدأ تجهيز مدافع الطائرة للعمليات الحربية الحقيقية، وكان الطيارون قد شاهدوا صورًا لمطار رأس نصراني يعرفون تفاصيله بدقة.

أقلعنا فى التوقيت المحدد من المطار وكنا فى نفس التشكيلات التى كنا نتدرب بها، وأقلع كل السرب بكل قوته فى اتجاه الأهداف المحددة، وفى التوقيت المحدد

حسب الخطة عبرنا خط القناة الساعة ٢ ظهرًا، وكانت مهام السرب هى ضرب ممرات مطار رأس نصرانى ومجموعة هوائيات فى نفس المنطقة، ثم الرجوع والقيام بمهام الدفاع الجوى بعد ذلك، وكانت تشكيلات من المقاتلات القاذفة من طراز (الميج ١٧) ستقوم بقصف موقع الدفاع الجوى فى منطقة رأس محمد ورأس نصرانى، وأقلعنا فى صمت لاسلكى تام حيث لا يتكلم الطيارون نهائيًا، حتى لا يستمع تنصت العدو لمحادثات الطيارين المصريين.

أقلعنا من مطار... عبورًا بمطار... لرفع الروح المعنوية هناك، طرنا فوق المطار وتم تجميع التشكيلات كلها وعلى ارتفاع منخفض عبرنا فوق مطار... ثم عبرنا فوق الخليج من فوق جزر تيران وصنافير، ثم دخلنا على مطار رأس نصرانى للهجوم عليه وتدمير الممرات فى المطار، وعندما أصبحت فوق الممر داخل مطار رأس نصرانى أسقطت قنابلى عليه، وعندما دخلنا فوق المطار كانت هناك طائرة مقاتلة إسرائيلية واحده فوق المطار، وعندما شاهدت العدد الكبير من الطائرات المصرية المهاجمة انسحبت وتركت مطارها للطائرات المصرية لتقصفه، وانتهت عملية القصف وعادت كل الطائرات ما عدا طائرة الطيار صبحى الشيخ الذى استشهد خلال عملية ضرب المطار، وعدنا للمطار بسرعة بعد تحقيق الهدف وقصف ممرات مطار رأس نصرانى بنجاح.. وقد شاهدنا طائرات الميج ١٧ أثناء صعودها لقصف موقع الدفاع الجوى المجاور للمطار.

عدنا لمطار... مرة أخرى واستمر سربنا هناك فى طلعات الدفاع الجوى خلال أيام الحرب التالية، وحتى يوم ١٠ أكتوبر يقوم سربنا بعمليات مظلات جوية ودفاع جوى بدون اشتباكات جوية مع العدو الجوى، ولم نخسر خلال هذه الفترة من أول يوم سوى طائرة الطيار الشهيد صبحى الشيخ فى أول يوم قتال فقط، وبعد مرور بعض الأيام انتقل سربنا لمطار... القريب من الجبهة، وتمركز سرب مقاتل آخر بطائرات (ميج ٢١) فى... بدلا منا وذلك فى يوم١٠ أكتوبر، وبالانتقال لمطار... بكل قوة السرب بدأنا الاشتباكات الجوية مع العدو، لأن مطار... فى منطقة الدلتا حيث الاشتباكات الجوية العنيفة والهجمات على أشدها بقوة، وتم الهجوم على مطار... وقصفه مرتين قبل وصول السرب إليه، وبدأنا نستعد لما هو

قادم ابتداءً من يوم ١١ أكتوبر حيث متوقع حدوث قتال عنيف واشتباكات جوية طاحنة، وبدأنا تنظيم العمل فى السرب وتوزيع الطائرات على حالات الاستعداد والدشم الحصينة، ومراجعة الخزائط وأصبح هناك عدد كبير من طائرات (ميج ٢١) جاهزة للقتال وموزعة على دشم الطائرات الحصينة فى المطار.

وأثناء حالات الاستعداد الأولى يأتى الطعام للطيار وهو مربوط داخل الطائرة، وكل الطيارين فى ترقب واستمداد تام للإقلاع فى أى وقت للمشاركة فى الاشتباكات الجوية، وفى يوم ١٠ أكتوبر كانت الاشتباكات الجوية على أشدها فوق الدلتا فى هذا اليوم ونحن ننقل السرب لكننا لم نشتبك فى هذا اليوم بالتحديد، وبدأ السرب من يوم ١١ أكتوبر المظلات الجوية والاشتباكات الجوية مع طائرات العدو الإسرائيلى، ويوم ١٤ أكتوبر حدث اشتباك جوى كبير فوق الدلتا حيث أقلعت طائرات الحالة الأولى من مطار... للمشاركة فى الاشتباك، لكنى لم أكن من ضمن الطيارين المشاركين فى اشتباكات يوم ١٤ أكتوبر، وقد قامت تشكيلات جوية معادية بالهجوم بشكل مركز على قاعدة.... وحدثت فوق الدلتا اشتباكات جوية طاحنة بعدد كبير من الطائرات المقاتلة، وأثناء وجودنا على الأرض حدث اشتباك جوى عنيف فوق مطار... وكنت أنا وزميلى الطيار جلال نتحرك على أرض المطار فى هذا الوقت، حيث وجدنا طائرات العدو الإسرائيلى تهاجم مطار... وتطاردها طائراتنا من الخلف فلم ينجح الهجوم الجوى المعادى على المطار، وسقطت طائرة ميراج إسرائيلية بجوار سور المطار، وسقطت بعض القنابل على دشم الطائرات بدون أى تأثير عليها كما سقطت قنابل حول المطار بدون أى تأثير نهائيًا، فقد كانت الطائرات المعادية لا تستطيع الرماية بدقة لوجود طائرات مصرية خلفها تشتبك معها وتطاردها بقوة وإصرار.

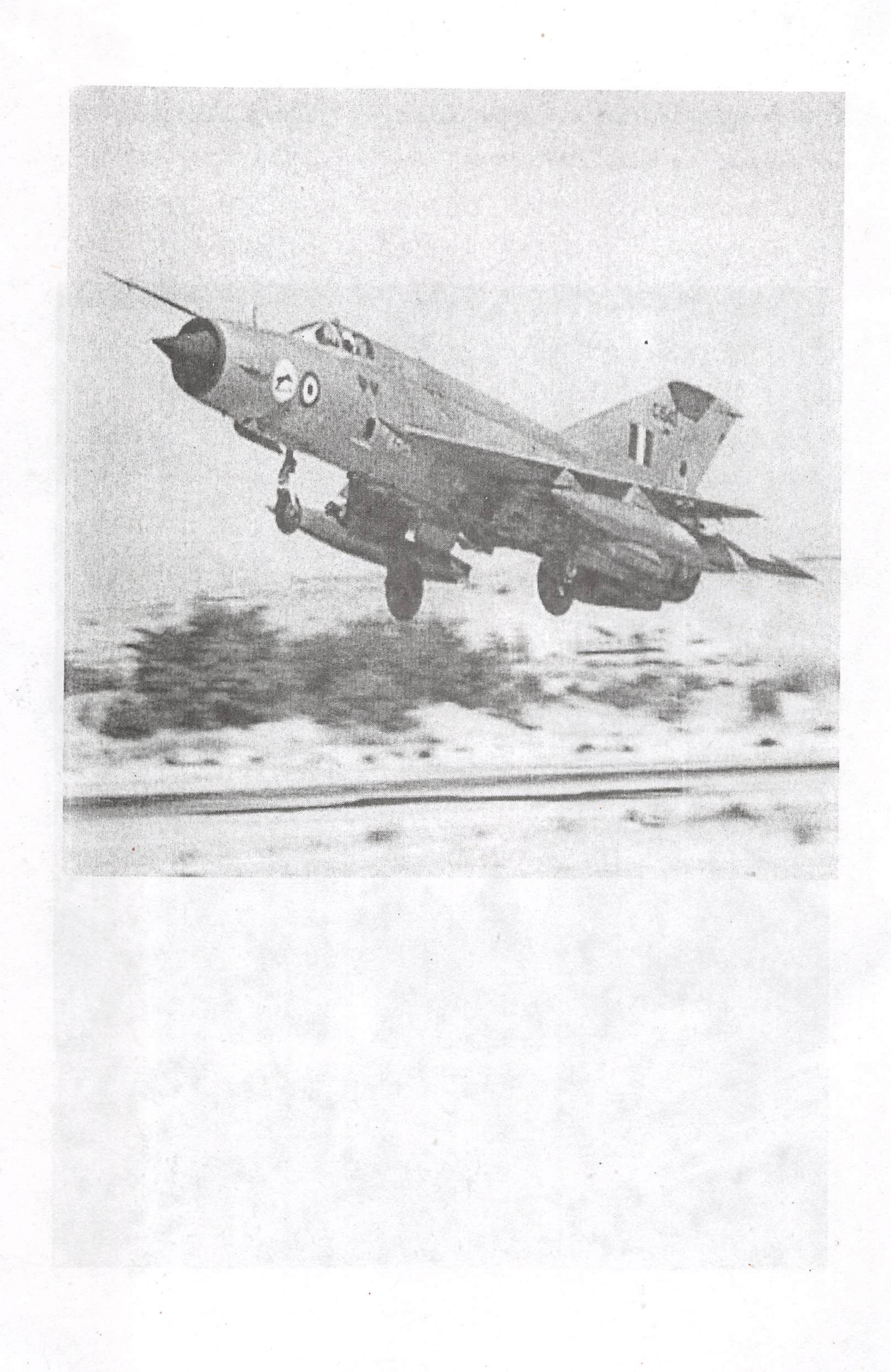
يوم ١٥ أكتوبر أقلعت صباحًا مع الطيار رضا قائد التشكيل ومعنا الطيار نور، وبعد توجيهنا فى اتجاه قاعدة... للاشتباك مع طائرات معادية تم إعادة توجيهنا مرة أخرى للعودة لمطار... لأنه يهاجم الآن بطائرات معادية تقترب من المطار بسرعه، وكنا على مسافة قريبة من مطار... فغيرنا الاتجاه وعدنا للمطار، وعند

عودتنا وجدنا أعدادًا كبيرة من طائرات الفانتوم الإسرائيلية تهاجم مطار... فقمنا بتحديد موقع انفجار على الأرض وبحثنا فوقه فوجدنا أربع طائرات فانتوم تترك الموقع، فكل طيار انفصل لمطاردة طائرة من الطائرات الأربع المعادية، ودخلنا فى مناورات حادة مع الطائرات الإسرائيلية لأننا كنا قريبين جدًا من بعضنا، وأنا كنت قريبًا جدًا من الطائرة الفانتوم التى أمامى وأطلقت عليها نيران مدفعى، وأصبتها فى ذيلها وجسمها من الخلف لكنها ظلت تطير وتتحمل الطلقات، ولكن تم توجيهى على طائرات أخرى فتركت هذه الطائرة التى أمامى، وغيرت اتجاهى للاشتباك مع طائرات أخرى تدخل خلفنا للاشتباك معنا، لكنى أحسست أن هناك طلقات تصيب طائرتى من الخلف، ووجدت كابينة الطائرة تغرق بالوقود والدخان ولم أستطع الرؤية بشكل جيد فعلمت أن طائرتى أصيبت، فقد أصبت بطلقات من طائرة معادية كانت خلفى فقفزت من الطائرة بالمظلة وهبطت فى منطقة بجوار طنطا سالمًا.

عندما نزلت على الأرض وعند الاقتراب من بعض القرى وجدت بعض الفلاحين يريدون ضربى، لكن هناك فلاح كان بجوارى فكلمته وأخبرته أننى طيار مصرى وأعمل فى مطار... بالجوار، وبحمد الله وجدنى بعض الجنود المصريين وتفهموا الموقف، وأتت سيارة دفاع جوى يركبها ضابط دفاع جوى وأخذنى للمنطقة العسكرية فى كفر الشيخ، وبعد مكوثى فترة من الزمن هناك ذهبت إلى مطار... بالسيارة، لكن وأثناء رحلة ذهابى إلى المطار توقفنا عند نقطة شرطة عسكرية حيث كان هناك طيار إسرائيلى أسير، سقطت طائرته الفانتوم فى اشتباك جوى ومات الملاح الذى معه وتم أسره، شاهدته بعينى لكنى صافحته باليد ولم يحدث حوار بيننا وكان يرتدى ملابس الطيران الخاصة به ويبدو عليه علامات الخوف الشديد والإرهاق، لكنى تحدثت معه بهدوء حتى يطمئن ثم تركته وعدت لمطار... وعند العودة للسرب فى المطار أمرنى قائد السرب بالذهاب إلى المستشفى للكشف الطبى قبل العودة للطيران، وظللت فى القاهرة حتى يوم ١٦ أكتوبر حيث كشف على الطبيب ثم توجهت لرئاسة القوات الجوية ثم توجهه

للمطار، ورجعت للمطار يوم ١٦ أكتوبر واستمر الأمر فى اشتباكات وإقلاع وهبوط وعمليات قتال جوى كثيفة جدًا، وخلال العمليات فى الأيام التالية للحرب وفوق ثغرة الدفرسوار تم أسر الطيار مجدى عندما حاول الهبوط فى مطار... وكان تحت سيطرة العدو، حيث كان وقوده قارب النفاد، وعندما حاول النزول فى مطار... شاهد مدرعات ودبابات العدو، قام بتشغيل محرك الطائرة مرة أخرى لكن الوقود انتهى من طائرته فقفز منها وأسر بجوار المطار، والطيار جلال أيضًا هبط فى نفس اليوم وفى نفس المنطقة، حيث نزل الطيار جلال بطائرته المقاتلة فى منطقة ما بين قوات مصرية وإسرائيلية، وكانت المدفعية من الجانبين تطلق على الجانب الآخر والطيار جلال فى وسط أتون المعركة تعبر طلقات الجانبين من حوله، لكن بفضل الله تم التقاطه من قبل القوات المصرية وعاد لمطار... فى نفس اليوم سالمًا، واستمرت العمليات الحربية وطلعات الدفاع الجوى فى قطاع مطار... واستمر السرب الخاص بى هناك حتى انتهاء الحرب.

* * *



لواء طيار أركان حرب نصر موسى محمد موسى



من مواليد مدينة السويس الباسلة عاش بها حتى اجتاز الصف الثانى الثانوى لينتقل إلى القاهرة ويحصل فيها على شهادة الثانوية العامة ويلتحق بكلية الفنون الجميلة بالزمالك والتى ما لبث أن تركها ليلتحق بالكليات العسكرية عقب نكسة يونيو ١٩٦٧ التزامًا منه بأداء واجبه نحو مصر.

قدم رغبته وهو ابن أحد المدن الساحلية للالتحاق بالكلية البحرية، ولكن العقيد حسنى مبارك مدير الكلية الجوية الذى كان موجودًا بالكلية الحربية أثناء الكشف الطبى للطلبة لاختيارالطلبة المتوسم بهم التخرج كطيارين لاستيفاء حاجة القوات الجوية من الطيارين الجدد اختاره ضمن طلبة الكلية الجوية.

سافر إلى روسيا ضمن بعثة الطيارين المصريين أثناء دراسته فى الكلية الجوية المصرية ليقضى بها عامين ويعود ليتخرج عام ١٩٦٩ ضمن الدفعة ٢٥ طيارًا مقاتلاً على استعداد للقيام بعمليات قتالية ضد العدوخلال تلك الفترة الوجيزة فى الوقت الذى يستلزم فيه إعداد الطيار المقاتل لخوض غمار الحرب فى الظروف العادية فترة تتراوح من ٥-٧ سنوات. ولكنها عزيمة وإصرار شباب مصر الذين قلصوا المدة إلى الثلث. فالتحق بأحد الأسراب الجوية من مقاتلات ميج-٢١ المتمركز فى قاعدة... الجوية.

ويذكر اللواء نصر أن العبء الرئيسى خلال حربى الاستنزاف وأكتوبر المجيدة كان على ثلاثة طرز من المقاتلات المصرية وهى الميج ١٧، والميج ٢١، والسخوى ٧ الروسية الصنع فى مواجهة أحدث ما فى ترسانة الغرب من مقاتلات تمثلت فى الفانتوم إف - ٤، والميراج، والسكاى هوك، والسوبر مستير، وبعقد مقارنة سريعة

بين إمكانات مقاتلاتنا وطائرات العدو نلاحظ - على سبيل المثال - أن الفانتوم كانت تستطيع التحليق بفضل كمية الوقود التى لديها ٤ ساعات فى الجو مقابل ساعة واحدة للميج ٢١، والفانتوم تستطيع أن تحمل ٧ أطنان من القنابل، والميراج ٤ طن مقابل طن واحد تقريبًا أو أقل تحمله الميج ١٧، ومن طن إلى طن ونصف بالميج ٢١ كما كانت الفانتوم تستطيع حمل من ٦- ٨ صواريخ فى حين كانت الميج ٢١ والسخوى لا تحملان سوى صاروخين وإن قام الفنيون المصريون بإدخال بعض التعديلات بإضافة حمالات صواريخ تضاعف العدد وأقرت وأخذت الموافقة على تنفيذها من الجانب الروسى أما عن أجهزة الملاحة والتنشين فحدث ولا حرج فكانت المقاتلات الغربية كالفانتوم بها أجهزة تنشين دقيقة تمكن الطيار من دقة إصابة تصل إلى تمكينه من إصابة منديل فوق الأرض فى حين كانت جميع المقاتلات المصرية بدون أجهزة تنشين أو أجهزة بالية لم تكن تستخدم لسوء نتائجها فكان الطيار يستخدم مقدمة (نوز) الطائرة فى التنشين.. وفى حين كانت أجهزة الرادار بالفانتوم تستطيع اكتشاف الهدف على بعد يصل إلى ٢٠٠ كيلو متر نجد أن الرادار بالميج ٢١ يكتشف الهدف على بعد ٢٠ كيلو متر فقط فى الوقت الذى كان فيه قائد الطائرة يستطيع مشاعدة الهدف بالعين المجردة على بعد ٢٠ كيلو؛ أى أبعد من رادار طائرته فى الوقت الذى لم يكن يوجد رادار بالسوخوى والميج ١٧.

كما أن كابينة الطيران بالفانتوم كانت تكفل رؤية جيدة للطيار حيث كانت عبارة عن فقاعة مستواها يبدأ من مستوى وسط الطيار بحيث يبدو بنصفه العلوى أعلى مستوى الطائرة ليتمكن من الرؤية من جميع الجهات فى حين كانت كابينة طائرة الميج ٢١ تبدأ بمحاذاة كتف الطيار مما يجعل رأسه فقط هى الظاهرة من بدن الطائرة مما كان يدفع اللواء نصر موسى أثناء الاشتباك الجوى أن يقوم بفك مظلته ويضعها فوق مقعده ليعلو بمستوى الرؤية ثم يعود بعد الاشتباك بربط المظلة خلف ظهره مع ما فى ذلك من خطورة بالغة عليه..

وعندما عرضت قيادة القوات الجوية تقريرها بقدراتها وإمكاناتها للرئيس السادات ليتخذ على أساسها قراره بحرب أكتوبر من عدمه كانت تلك التقارير تذكر أن القدرات الجوية الإسرائيلية والتفوق الجوى لها نسبته ٣:١ فى صالح القوات الإسرائيلية، ولكن الرئيس السادات الذى كانت ثقته كبيرة فى قدرات الطيار المصرى قال كلمته المشهورة بهذا الخصوص : الابن الطيار من أبنائى بعشرة طيارين إسرائيلين.. احسبوا الحسبة على كده.

وكانت لهذه الكلمات لإضافة حشد معنوى للطيارين المصريين الذين كانوا يتحينون الفرصة للثأر، واستعادة الكرامة، ورد الاهانة التى لحقت بسلاحهم فى ٦٧.

واندلعت حرب ١٩٧٣ فى ظل الإمكانيات المتاحة فلم تكن وصلت طائرات روسية حديثة أتفق عليها، كما لم تصل طائرات إنجليزية من طراز جا جورا قد تم التفاوض بخصوصها وقد تمكن الطيار الماهر نصر موسى بطائرته الميج ٢١ من إسقاط طائرتى فانتوم أثناء حرب أكتوبر١٩٧٣ من طراز إف ٤ الأولى فى معركة المنصورة الشهيرة يوم ١٤ أكتوبر ١٩٧٣ وقد أطلق عليه فى هذا اليوم فتى السرب يقول لواء طيار أركان حرب نصر موسى محمد موسى: فى ١٤ أكتوبر كنت ضمن المظلة الجوية فوق قاعدة... وعندما صدرت الأوامر بالاشتباك فزدنا من سرعتنا وألقينا خزانات الوقود الإضافية وحددت مقاتلة إسرائيلية لاقتناصها ولكنى رأيت مقاتلة إسرائيلية خلفى مباشرة وعلى مسافة قريبة جدًا يكاد يكون قائدها قد أطلق صاروخه فى اتجاهى فناورت يمينًا بسرعة شديدة وبصورة حادة جدًا فيما يعرف بمناورة الموت ولولا قوة بدن طائرتى وتماسكها لكانت قد تفككت من تلك المناورة العنيفة وأصبحت خلفها وأثناء ذلك رأيت الطيار الإسرائيلى بكابينته بكل وضوح؛ لأن المسافة بيننا كانت عدة أمتار وعندما أصبحت خلف الفانتوم تمامًا قمت بإسقاطها بمدفع مقاتلتى الرشاش وظللت محلقًا فى الجو لمدة ٣٠ دقيقة وعندما هبطت كان مؤشر الوقود يعطى صفرًا.

أما الطائرة الفانتوم الثانية فقام بإسقاطها يوم ١٦ أكتوبر ١٩٧٣.

وقد حاز اللواء نصر موسى على نجمة الشرف العسكرية عن دوره فى حرب أكتوبر وإسقاطه هاتين المقاتلتين الإسرائيليتين من طراز اف -٤ فانتوم.

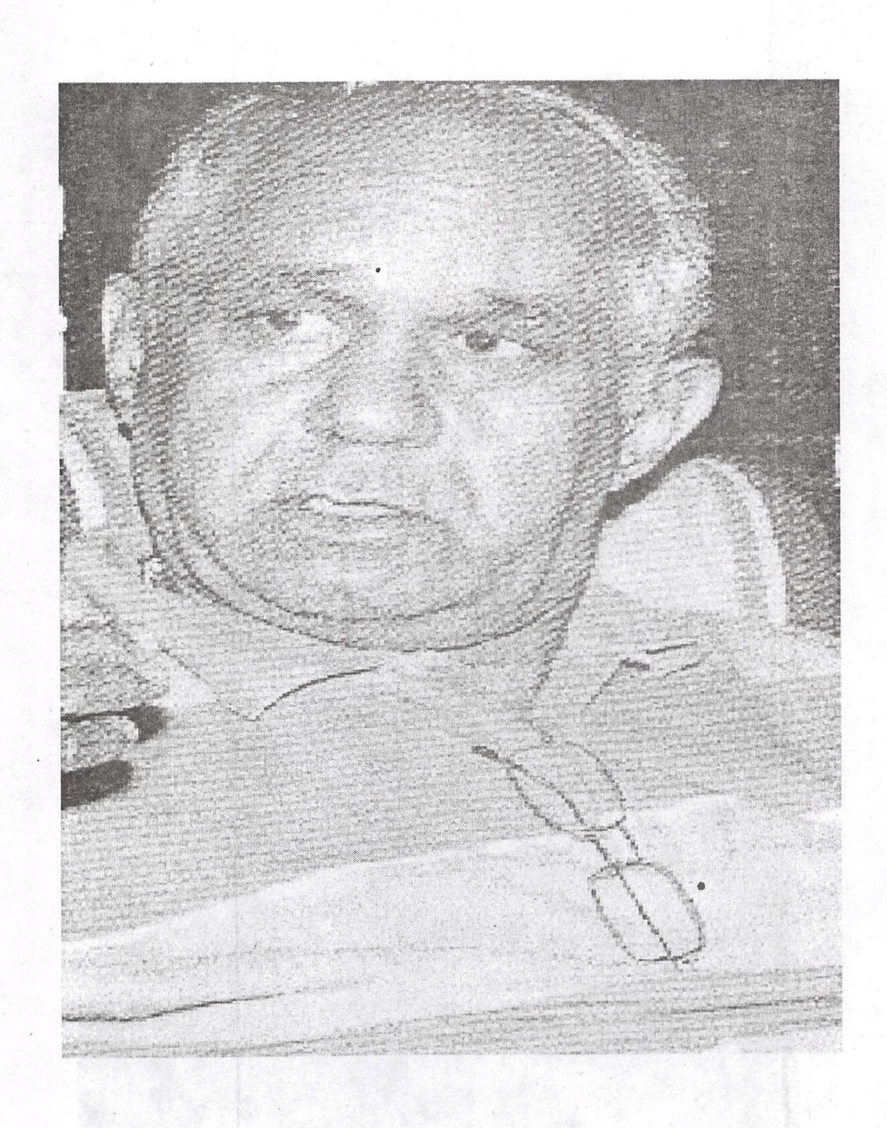
وإستمر عطاء الرجل بالقوات الجوية فانتقل الى قيادة المقاتلة الأمريكية الصنع اف -١٦ فالكون منذ عام ١٩٨٠ حتى عام ١٩٩٧.

و تدرج فى المناصب حتى قائد اللواء الجوى ثم أصبح قائد قاعدة...الجوية واختتم خدمته بالقوات الجوية بمنصب نائب قائد القوات الجوية المصرية ورئيس شعبة التسليح.

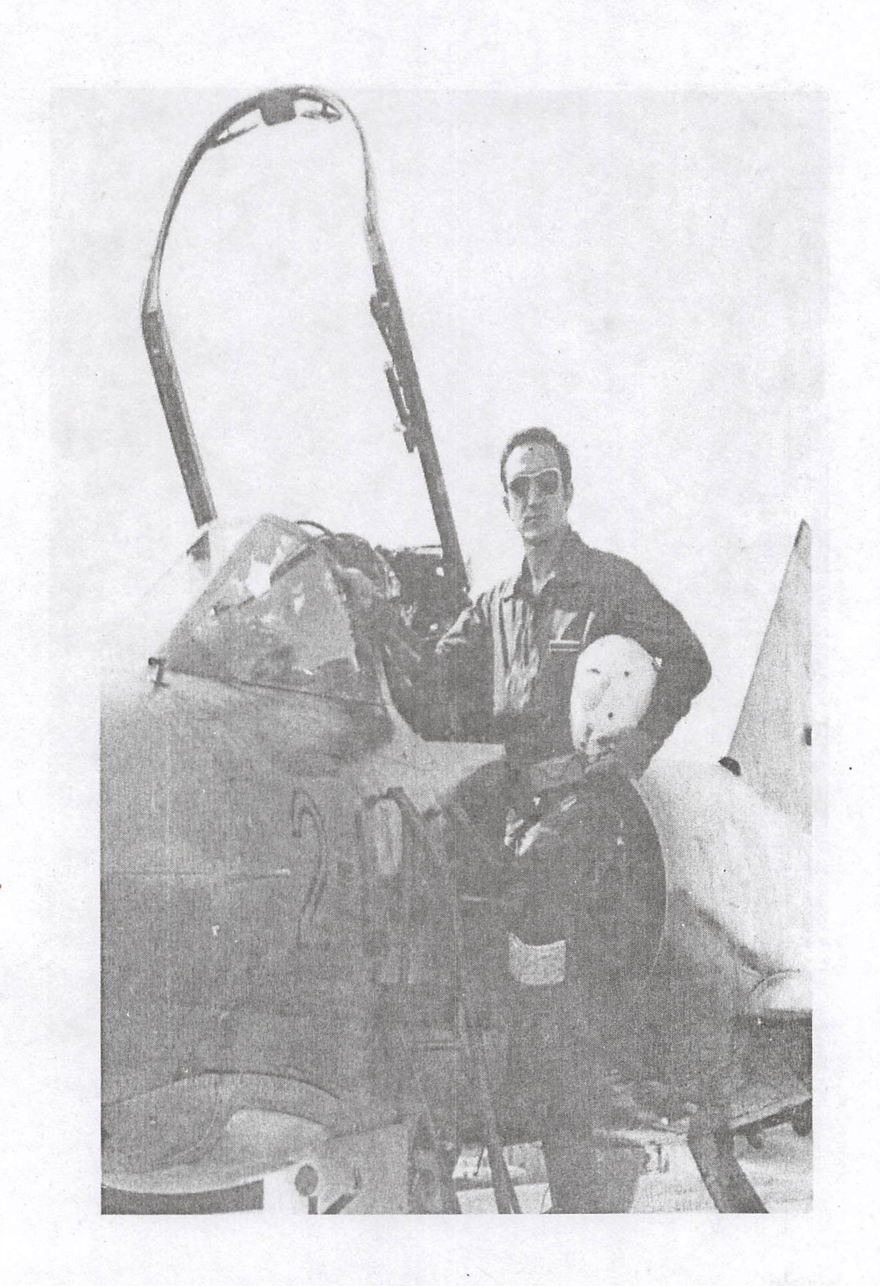
فكل التحية والتقدير لهذا النسر العظيم من نسور مصر فى قلعة النسور...

* * *

لواء طيار نصر موسى



لواء طيار حسين ثابت عبدالمعطى ثابت



كثيرًا ما قرأنا عبارة "ولد ليطير".. ونفهم منها مجازًا مقدرة الشخص الموصوف بالمهارة الفائقة فى الطيران.. ولكن فى حالة بطلنا هذه المرة فإن هذه العبارة حقيقة بدليل أنه طار بطائرة تدريب وهو صبى صغير فى المرحلة الإعدادية.

اسمه الأول مركب (حسين ثابت) واسم الشهرة ثابت.. من مواليد حى شعبى عريق هو حى السيدة زينب فى ٢٤ يناير ١٩٤٦، وحصل على شهادته الابتدائية من مدرسة منشية البكرى، وفى المرحلة الإعدادية انتقل من مدرسة الطبرى الإعداية بمصر الجديدة إلى مدرسة أخرى بالهرم عندما انتقل إلى سكن ومزرعة اشتراهما والده بمنطقة منشية البكارى بالهرم.. كان والده طيارًا مدنيًا، ثم أصبح مديرًا لمطار القاهرة الدولى، ووعده والده إذا نجح فى الشهادة الإعدادية أن يكافأه بأن يجعله يطير..

وعندما نجح فى الشهادة الإعدادية وطالب والده أن يوفى بوعده أشار عليه والده أن يذهب إلى معهد الطيران المدنى بإمبابة ويقابل الكابتن طيار عزيزة حلمى ويقول لها:

والدى يقول لك علمينى الطيران مثلما علمك هو الطيران.

وكانت هذه السيدة من الرعيل الأول من السيدات اللاتى تدربن على الطيران على أيدى قدامى الطيارين من أمثال والد هذا البطل، ثم أصبحن مدربات للطيران المدنى الذى يمد شركة الطيران الوطنية باحتياجاتها من الطيارين.

وعندما وصل الشاب إلى مطار إمبابة وسأل على هذه السيدة قالوا له إنها تطير.. فلما هبطت فأخبروها أن هذا الصبى فى انتظارها.. فلما سألته عما يريد أخبرها بما قاله والده.. فضحكت وسألته عن اسم والده فأخبرها به فسعدت وأحسنت استقباله.. أخبرته أنها نظرًا لكونها كانت تطير من لحظات فمن الصعب عليها الصعود معه الآن.. وسألته إن كان يرغب فى الطيران مع طيار آخر من طلبة نهائى الطيران.. فوافق وطار مع الكابتن مصطفى وبعد عدة دورانات فوق المنطقة سأله عن مكان سكنه فأخبره به وأرشده إلى كيفية الوصول إلى هناك.. وفوق فيلا والده قام قائد الطائرة بعمل بعض الاستعراضات التى شاهدتها أسرته.. وسأله قائد الطائرة إن كان قد شعر بأى دوار أو إرهاق.. فأجابه حسين بالنفى.. وهنا سأله إن كان يود قيادة الطائرة ؟ فأجابه بالقبول.. وهنا سمح له قائد الطائرة بتولى عصا القيادة وبإرشادات بسيطة تمكن الصبى الصغير من الحفاظ على اتزان الطائرة فى الجو، وباتباع تعليمات المدرب تمكن الدوران مرة جهة اليمين ومرة جهة اليسار، حتى انتزع إعجاب مدربه الذى بادره بقوله:

- إن شاء الله لو تصادف وتقابلنا مستقبلاً فستكون طيارًا ممتازًا.

ومن أجل عشقه للطيران فكانت رغباته الثلاث فى استمارة التقدم للكليات العسكرية بعدما حصل على الثانوية العامة من مدرسة راغب مرجان عام ١٩٦٤ : الكلية الجوية... إما الكلية الجوية.. أو لا شىء.. هذا كان خياره الوحيد الذى سعى إليه.. وبالفعل حقق البطل رغبته بعد أن حصل على أعلى الدرجات فى جميع الكشوفات الطبية، والبدنية المؤهلة للالتحاق بكلية الطيران.. كان عدد طلبة الثانوية العامة فى هذا العام حوالى ١٢٠ ألف طالب تقدم منهم ١٠ آلاف طالب للكليات العسكرية كانت رغبة معظمهم الالتحاق بالكلية الجوية.. وبعد تصفيات قاسية كان بطلنا ضمن أول مجموعة تم اختيارها فى هذا العام للوصول بها إلى طيارى المقاتلات وكان عددهم ٤٦ طيارًا فقط وكانت هى المجموعة " أ "..

ثم أعيد اختيار ثلاث مجموعات أخرى هى المجموعات "ب" و"ج" و"د" لتدريبهم على قيادة طائرات المواصلات، والقاذفات، والهليوكوبتر كل مجموعة فى حدود الـ ٥٠ طالبًا.

وبلا شك كان الطالب حسين ثابت من الطلبة المتفوقين فى الطيران طول مدة الدراسة التى بلغت ٢٢ شهرًا إلى أن تخرج بالدفعة رقم ١٨ فى شهر يونيه عام ١٩٦٦ فى عهد قائد القوات الجوية الفريق صدقى محمود.

وذهب إلى قاعدة... للتدريب بوحدة تدريب متقدم ونتيجة لكفاءته تم اختياره مع عدد من زملائه الطيارين المتدربين للحصول على تدريب مكثف لسرعة ضمه إلى التشكيلات بقاعدة... وهناك شهد أحداث الخامس من يونيو المؤلمة.

وفى صباح الخامس من يونيو عام ١٩٦٧ أقلع حسين ثابت بطائرته من طراز ميج -١٧ ضمن تشكيل فى مهمة تدريبية، وبمجرد تحليقه فى الجو شعر بعدم استجابة محركه وفقده للطاقة نتيجة عطل فى نظام تزويد المحرك بالوقود فاستئذن قائد التشكيل بالعودة بالطائرة وفى أثناء تحليقه فوق قاعدة... واستئذانه برج القاعدة بالهبوط شاهد مشهدًا غريبًا.. شاهد تشكيلاً من الطائرات اعتقد أنها ميج 21، مصرية تضرب ممرات القاعدة.. وتعجب من هذا الفعل معتقدًا أن الطيارين المصريين بهذه الطائرات قد أخطأوا أهدافهم وبدل أن يلقوا قنابلهم بميدان ضرب النار يقومون بسبيل الخطأ بضرب ممرات القاعدة.. ولكنه ما لبث أن هبط بطائرته أرضًا وخرج منها ليشاهد هذا الذى يحدث.. وفى الوقت الذى اتجهت سيارة إسعاف من القاعدة إليه لحمله إذا حدث له مكروه من هبوطه بطائرة معطوبة.. شاهد إحدى تلك الطائرات المحلقة فوق القاعدة تتجه نحو طائرته لضربها وهنا تأكد إنها طائرة ميراج إسرائيلية فابتعد مسرعًا بأقصى ما يستطيع مبتعدًا عن الطائرة كى لا يصاب من انفجار الطائرة وما يصاحبها من شظايا.. وحينئذ اتجه إلى سيارة الإسعاف فقادها مبتعدًا فى نفس اللحظة التى طارده الطيار الإسرائيلى بعد أن شاهده وهو يهبط من الطائرة مصوبًا نحوه طلقات رشاش طائرته ولكنه تمكن من الإفلات منه واتجه بالإسعاف

نحو مكان تجمع الطائرات بالقاعدة فوجد النار مشتعلة بمعظمها.. وهدأت الغارة الجوية الإسرائيلية بعد أن غادرت الميراج سماء القاعدة وبدأ الطيارون فى جمع شتات تفكيرهم فاتفق حسين ثابت مع ٣من زملائه الطيارين بسرعة أبعاد الطائرات السليمة عن القاعدة فى محاولة لإخفائها وتمويهها للحفاظ عليها فى حالة ما إذا عادت طائرات العدو للإغارة مرة أخرى على القاعدة حتى يتم إصلاح الممرات.. قام الطيارون بمعاونة الفنيين بالقاعدة من إبعاد ٣طائرات سليمة إلا من بعض الشظايا التى اخترقت منطقة الجناح إلى منطاق شجرية عشبية فى أحد جوانب القاعدة.. وبكل همة وشعور بالمسؤلية تم ردم الفجوات التى أحدثتها قنابل وصواريخ الطائرات المغيرة.. وأثناء ذلك احتدم النقاش والتنافس بين الطيارين الأربعة عمن سيقود منهم الطائرات الثلاث الباقية وأثناء ذلك انفجرت إحدى القنابل الزمنية التى ألقاها العدو على القاعدة ووصلت شظاياها إلى مكان وقوف الطيارين الأربعة لتخترق إحدى الشظايا جسد أحدهم وهو الطيار بدر مما أستدعى نقله إلى المستشفى لإسعافه.. وانطلق الطياريون الثلاثة بالطائرات الثلاث المتبقية بالقاعدة فى مظلة أعلى القاعدة بقيادة الرائد طيار أحمد صالح قبل أن تصدر لهم الأوامر بالذهاب إلى أحد مطارات وسط الدلتا بمنطقة زراعية تعاون الفلاحون فى تلك المنطقة فى إخفاء الطائرات.. وظل الطيارون الثلاثة على أهبة الاستعداد طول اليوم فى انتظار وقود للطائرات وصدور التعليمات.. وقضوا ليلتهم هذه بمستشفى قويسنا ومن فجر اليوم التالى ٧ يونيو كانوا مرابضين داخل طائراتهم فى انتظار أوامر القتال.. حتى صدرت لهم الأوامر فى العاشرة صباحًا بعمل مظلة فوق المنطقة، ثم التوجه إلى قاعدة... وفور هبوطهم قابلوا عددًا من الطيارين الأكفاء منهم مدرسوهم الذين علموهم الطيران ومنهم الطيار أحمد فهمى، والطيار محسن سليم.. الذين استطاعوا إقناع الطيار الشاب حسين ثابت بضرورة السماح لهم بمشاركته عمل طلعات بطائرته التى كان متمسكًا بها معتبرها تخصه فقط طالما هو الذى أنقذها.. وبالفعل صدرت الأوامر فى هذا اليوم بعمل طلعات بما توفر من طائرات لضرب قوات العدو فى سيناء.. بالإضافة لعمل مظلات لحماية سماء القواعد الجوية..

وما لبث أن بدأ دور القوات الجوية فى حرب الاستنزاف بهجوم جوى مفاجئ على العدو الإسرائيلى بسيناء فى يومين متتاليين فى اليوم التالى من تولى الفريق مدكور أبو العز قيادة القوات الجوية الأمر الذى دعا القوات الإسرائيلية إلى الفرار والتراجع خلف خط المضايق تحت وطأة الهجوم الجوى المصرى.. وكان العدو الإسرائيلى يظن أنه قضى تمامًا على القوات الجوية المصرية..

كان العبء الواقع على طيارينا كبيرًا فكان بطلنا - على سبيل المثال - يرابط فى طائرته الميج - ١٧ صباحًا ويقوم بما يكلف به من أعمال قتالية تحت قيادة الطيار محمد نبيه المسيرى.. وفى الوقت نفسه يتدرب على قيادة الميج - ٢١ لأنه كان من المختارين لكفاءته للانتقال إلى هذه الطائرة تحت قيادة الطيار فاروق الغزاوى.. وبلغ به الأمر أنه لم يستطع النزول فى إجازة لرؤية أسرته لمدة شهرين متتاليين الأمر الذى دعا قائد سربه... لتدبير نزوله إلى مطار... بالطائرة التى عليها الدور بالصيانة والعودة بطائرة أخرى تمت صيانتها ليستطيع قضاء يومين مع أسرته، ولكنه ما إن حط بطائرته تذكر زملاءه ومدى الجهد الذى يبذلونه، وحرمانهم من أية إجازات فأبى إلا أن يعود بالطائرة الأخرى فى نفس اليوم على أن يشاهد أسرته عن قرب بالطيران المنخفض بالقرب من منزله، وهو ما حدث...

تعجب قائده من عودته فى نفس اليوم.. فأخبره أنه لم يسمح لنفسه بالتمتع بإجازة وزملاؤه فى هذه الظروف فزاد تقديره وإعزازه له.. وعوضه الله بإجازة لمدة أطول.

ما أكثر الحوادث والمواقف الصعبة التى تعرض لها هذا البطل.. والتى يذكر منها:

كان فى أحد المطارات وكان قائد السرب وقتها هو فاروق غناوى وفكر أن يقوم بعمل طلعة فردية فقام بعمل الطلعة بشكل جنونى فظنه فاروق غناوى أحد الطيارين الروس الموجودين فى المطار وعندما عاد حسين ثابت إليه وتأكد من شخصيته نهره القائد قائلاً:

- إيه اللى بتعمله ده يا خواجة ثابت ؟ أنت حا تاخد جزاء..

وعن ذكرياته أثناء حرب الاستنزاف يقول:

خلال أحد أيام حرب الاستنزاف كنت قائدًا ثانٍ لتشكيل يقوده سامح مرعى طلب منا أن نقوم بعمل مظلة جوية غرب قناة السويس بين الإسماعيلية والسويس لمنع تسلل اليهود إلى الأراضى المصرية، ومن المعروف أن الميج تستطيع الطيران لوقت أقصاه ١٥دقيقة وذلك لكمية الوقود التى توضع وعند قرب انتهاء الطللعة أخبرنا رجل المراقبة أن هناك تشكيل ميراج موجود على الساعة الـ١٠ أى فى الشمال الغربى لنا ولكنى فكرت أن أقوم بعمل نظرة فى اتجاه الساعة الرابعة أى ان تشكيل الطائرات المعادى فى ذيلنا فقمت بالدوران وبدأت الاشتباك وكان الموجود تشكيلين من اليهود ضد التشكيل الذى أتواجد به وتشكيل آخر... وطلبت من مساعدى أن يقوم بإنزال خزان البنزين الاحتياطى لكى يستطيع المناورة ولكنه أخطأ وضغط على زر البراشوت المخصص للنزول وقام سامح مرعى بعمل دوره أفقية ثم أخبر حسنيًا بأنه ذاهب إلى مطار....

وبعد فترة أصبحت طائرتى وحدها بعد سقوط طائرتين من تشكيلنا وذهاب سامح...

وكانت المناورات والدوران بينى وبين اليهود. فى مناورات على ارتفاع ٩ كم وعندما شعرت بقرب انتهاء البنزين وكنا قرب جبل عويبيد قررت أن أدخل بطائرتى فى أحد الطائرات اليهود ثم أقفز بالكرسى قبل اصطدام الطائرتين.

وفطن اليهود لما سأقوم بعمله وقاموا بتوسيع الدائرة حولى لكى لا أتمكن من الاقتراب من أحد منهم وفكرت فى استخدام الصواريخ التى معى ولم ينطلق الصاروخ الأول نتيجة لتعجلى بينما أصاب الصاروخ الثانى أحد الطائرات الميراج وقررت الطائرات الثلاث الهروب للنجاة خوفًا من إطلاق الصاروخ الآخر عليهم وحين رأيت هروب الطائرة قررت العودة بدلاً من الجرى وراءهم وفكرت فى الوصول لأقصى ارتفاع ممكن قبل انتهاء البنزين تمامًا، ثم تركت الطائرة تهوى بقوة وسرعة بشكل شراعى لحين الوصول لأحد المطارات القريبة.. وكان فى

اتجاه عودتى ثلاثة مطارات وقررت النزول لمطار... حيث توجد تعزيزات الطائرات الميج من ذخيرة ووقود وصواريخ وطلبت من رجل المراقبة الإذن للنزول فأخبرنى بوجود طائرة أخرى على وشك النزول فأمرته بإفراغ الممر لى؛ حيث اننى لا أملك أى وقود لعمل مناورة أو الانتظار لنزول طائرة أخرى وبعد أن نزلت ووضع العجل وفتحت البراشوت توقف المحرك تمامًا وأصبح بلا صوت ولم يكن هناك مفر سوى الانتظار حتى تتوقف الطائرة وحدها فاجتازت الطائرة الممر حتى وصلت الى الحديقة الموجودة بعد الممر مما أثار استغراب الفنيين والعمال الذين وجدوا طائرة بينهم دون أن يسمعوا أى صوت لها.

وكانت نتيجة المعركة فى النهاية هى إصابة ثلاث طائرات مصرية من التشكيل الآخر وسقوط طائرة من تشكيلى وسقوط طائرة ميراج إسرائيلى التى أسقطتها..

فى إحدى المرات وكنا موجودين فى مطار... كان التشكيل الذى أتواجد به يضم سامح مرعى مع إبراهيم حماد وأحمد عاطف عبد الحى.. وكان اسم التشكيل الخاص بنا هو (فينجر فور أبو طاقية) لأننا نرتدى طواقى موحدة وكنا نحن الأربعة قريبين جدًا لبعضنا

وكان سامح مرعى قائد سرب بالنيابة وأخبرنا سامح إننا يمكننا الذهاب إلى أحد المطاعم القريبة من المطار للغذاء فذهبت أنا وأحمد عاطف وإبراهيم حماد وعند وجودنا بالمطعم سمعنا صوت إقلاع طيران فعدنا سريعًا لنجد أن سامح مرعى قد انطلق مع تشكيل وبعد فترة انطلق تشكيل ثانٍ وثالث وانطلقت مع عاطف وإبراهيم مع طيار آخر فى تشكيل رابع وبعد انتهاء المعركة علمنا باستشهاد سامح مرعى فى التشكيل الأول مما أصابنا بحزن رهيب..

وفى إحدى المرات كنا فى مطار... وكان التشكيل الذى أتواجد به مكون منى وأحمد عاطف وإبراهيم حماد وضياء الحفناوى.. ثم انطلقت صافرة الإنذار للانطلاق وأمرنا أثناء الاشتباك برمى الخزانات الإضافية وأثناء المناورة ناديت على ضياء وأمرته أن يكون خلفى دائمًا، ولكنى لم أسمع رده ولم أرَ طائرته

فظننته قد سقط وبعد النزول بسلام ذهبت إلى ضياء الحفناى وعنفته كثيرًا لأننى كنت قلقًا عليه جدًا فأخبرنى أنه لم يتمكن من الرد لأنه كان ممسكًا بعصا التحكم بيديه الاثنتين...

ولا أنسى أبدًا الاشتباك الجوى الذى حدث يوم ٢٣ أكتوبر ١٩٧٣...

فقد كنت فى طلعة قبل الغروب ذلك اليوم وكانت آخر طلعة لى فى حرب أكتوبر حيث أقلعت من... وكنا أكثر من تشكيل وأكثر من طيار ومن ضمنهم إسماعيل عويس، وأحمد عاطف عبد الحى، ومدحت زكى وكان مساعدى طيار اسمه بهاء وقد استطعت إسقاط طائرة ميراج فى ذلك اليوم وعندما قارب الوقود على النفاد كنت فى مكان فوق الثغرة بين خطوط العدو وخطوط الجيش المصرى.. فقررت الهبوط والاتجاه سريعًا إلى جانب الجيش المصرى لكى لا أقع فى أيدى اليهود ولكن الطائرة سقطت فى مكان بين حدود الجيش ولكن أقرب لجيش العدو .. وما لبثت إن وقعت فى الأسر اثر تواجد دورية إسرائيلية رأت سقوطى وعندما وجدتها خلفى أسرعت فى الاختباء داخل أحد الكهوف ولكن أطلقوا علىَّ قنابل الدخان مما دفعنى للخروج ثم اقتادونى إلى المعسكر وأتى لى ضابط صغير ليستجوبنى، لماذا أهتم بمقتل الطيارين أكثر من الطائرة وكيفية إجادتها بهذه البراعة فأخبرته جملة دائما ما أصر والدى.

الطيار على أن أحفظها وأرددها وهى مثل إنجليزى بقول :

– hold your fire until you see the white of his eyes

ومعناها الا أطلق النيران حتى تقترب الطائرة إلى أدنى مدى ممكن فى حدود المائة متر تقريبًا لكى تكون الإصابة مميتة ولكنه لم يفهم معنى الجملة فطلبت أن يأتى أحد ضباط القوات الجوية؛ لأنه لن يفهم تلك الجملة سوى الطيارين ثم جاء الطيار المراد وكدت أضربه لأنه ركلنى بقدمه فى ظهرى ولكن الحرس منعونى بعد أكتوبر وبعد أن خرجت فى الأسر ذهبت مع جميع الأسرى الآخرين إلى مقر الفنية العسكرية لكى يتحدث كل رئيس أحد القوات والأفرع مع الجنود والضباط من نفس السلاح لكى يقرروا مصيرهم..

وعندما سألنى قائد القوات الجوية حسنى مبارك طلبت أن أعود إلى سربى الميج لكى أظل طيارًا مقاتلا.

وفى منتصف عام ٧٤ ذهب مع بعض الطيارين إلى فرنسا لكى نأخذ تدريبًا على الميراج الفرنسية الجديدة وكان من ضمن الطيارين أحمد شفيق وكشيبة وخالد النشرتى وضياء بدر وضياء الحفناوى وظللت فى فرنسا عام تقريبًا وتمت ترقيتى إلى رتبة المقدم فى فرنسا وقتها..

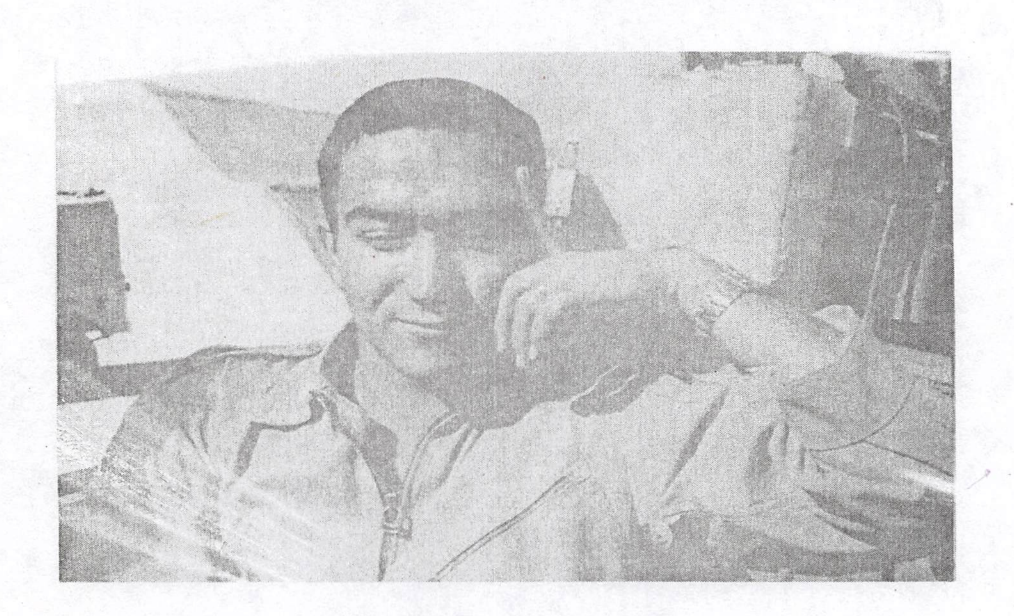
وفى عام ١٩٧٨ كنت قائدًا لسرب الميراج.

وفى عام ١٩٧٩كنت قائد للواء الميراج .

* * *




حسين ثابت طالباً بالكلية الجوية



الطيار حسين ثابت بعد التخرج



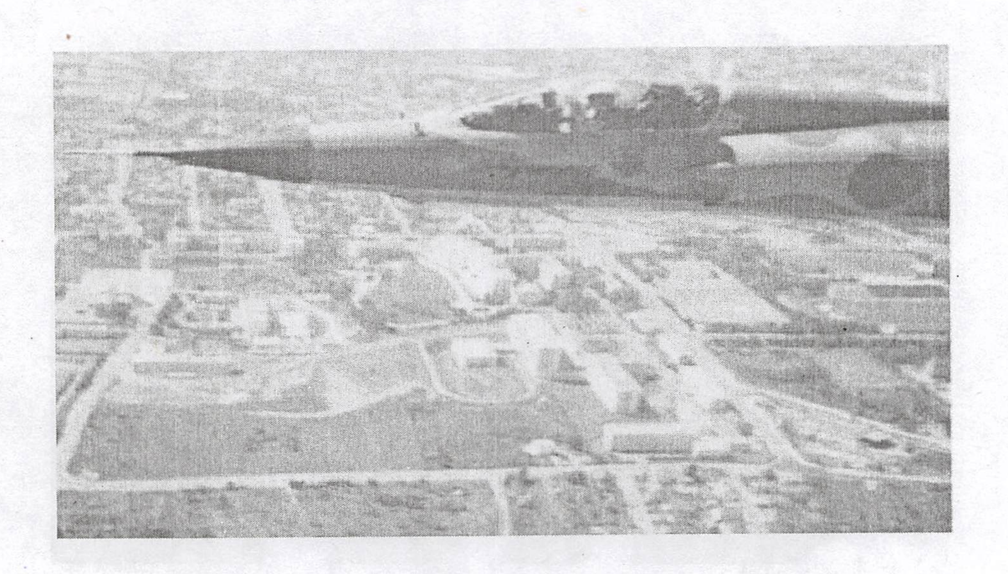
السادات فى زيارته لإحدى قواعدنا الجوية.. الطيار حسين ثابت فى أقصى يمين الصف العلوى



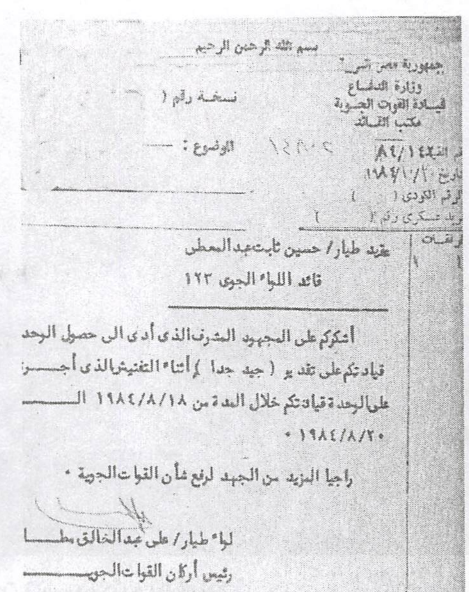
الرئيس السادات يصافح الطيار حسين ثابت



الطيار حسين ثابت على مقدمة طائرته بين زملائه الطيارين



نسر مصر حسين ثابت يحمى سماء مصر



بسم الله الرحمن الرحيم

جمهورية مصر العربية
وزارة الدفاع
قيادة القوات الجوية
مكتب القائد

نسخة رقم (

الرقم ٨٤/١٤٤
التاريخ ١٩٨٤/١٠/٢
الرقم الكودي (   )
بريد عسكري رقم (   )

الموضوع :

عميد طيار / حسين ثابت عبد المعطى

قائد اللواء الجوى ١٢٣

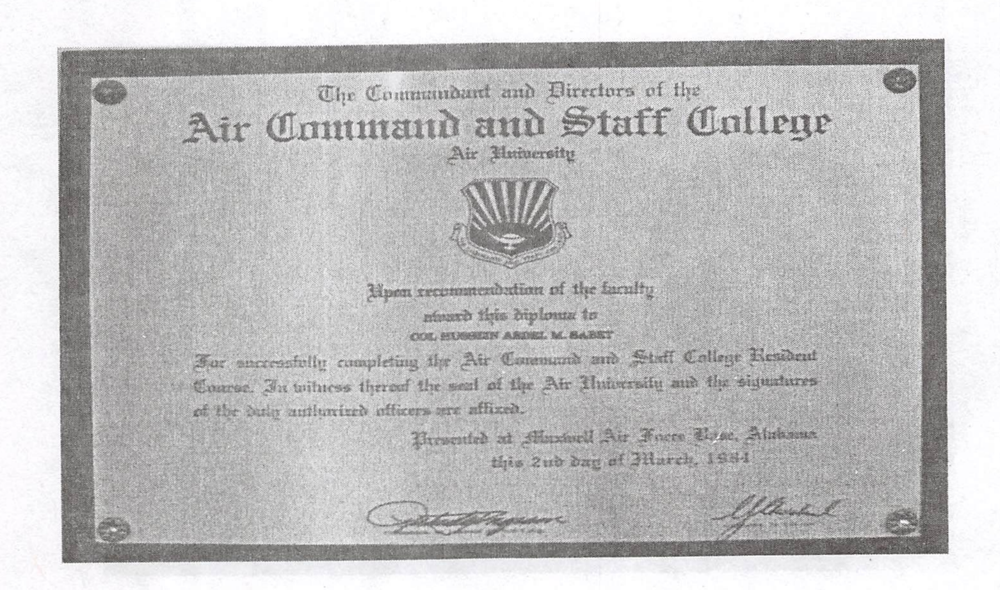
أشكركم على المجهود المشرف الذى أدى الى حصول الوحدة قيادتكم على تقدير (جيد جدا) أثناء التفتيش الذى أجري على الوحدة قيادتكم خلال المدة من ١٩٨٤/٨/١٨ الى ١٩٨٤/٨/٢٠ .

راجيا المزيد من الجهد لرفع شأن القوات الجوية .

لواء طيار / على عبد الخالق بطا

رئيس أركان القوات الجوية





The Commandant and Directors of the
Air Command and Staff College
Air University

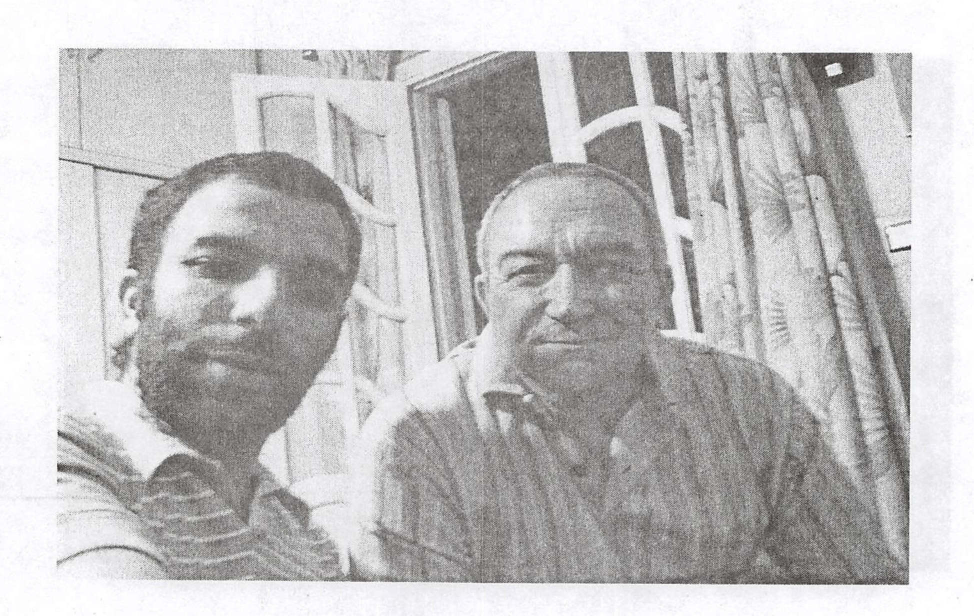
Upon recommendation of the faculty
award this diploma to
COL HUSSEIN ABDEL M. SABET
For successfully completing the Air Command and Staff College Resident Course. In witness thereof the seal of the Air University and the signatures of the duly authorized officers are affixed.

Presented at Maxwell Air Force Base, Alabama
this 2nd day of March, 1984

بعض شهادات التقدير والأوسمة للطيار البطل حسين ثابت



البطل الطيار حسين ثابت بمكتبه بالقيادة

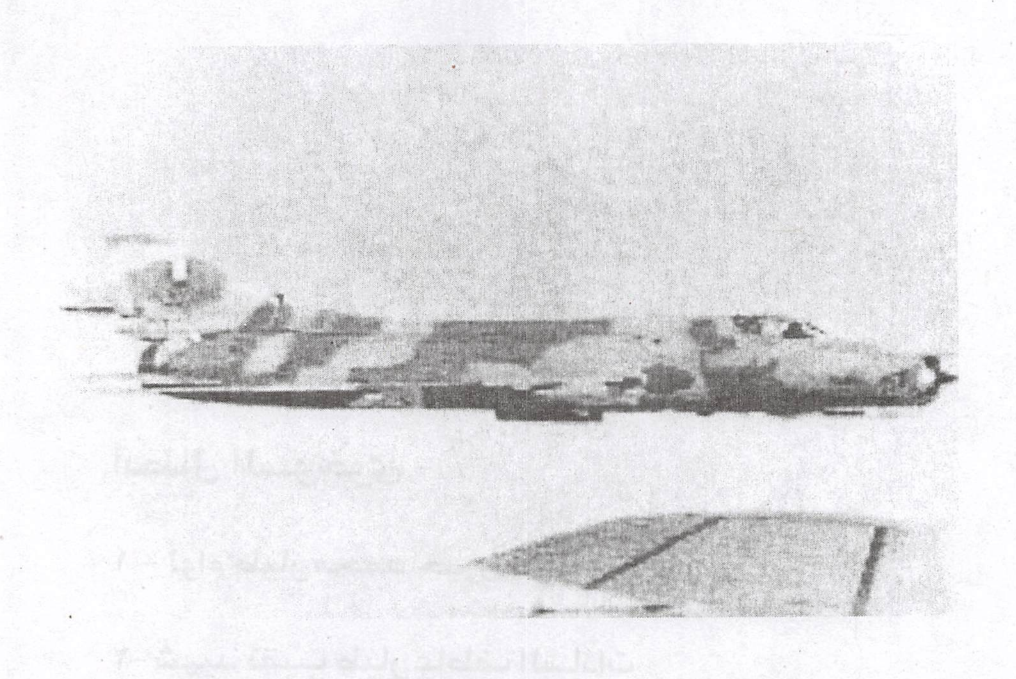


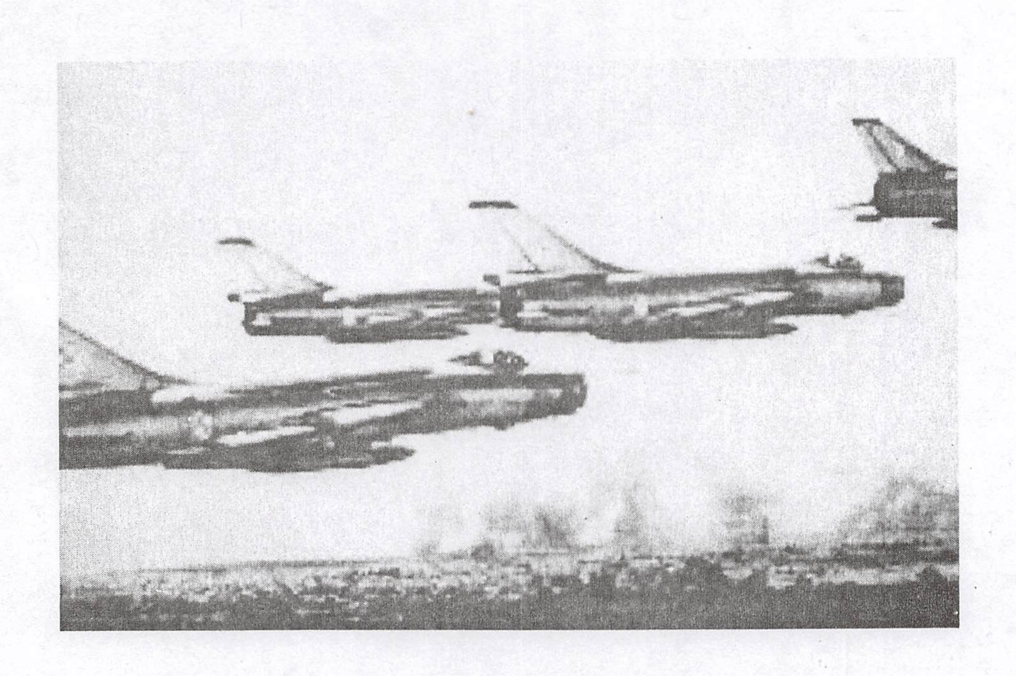
البطل الطيار حسين ثابت مع المهندس أحمد بسيونى من الشباب المحب للبطولات العسكرية

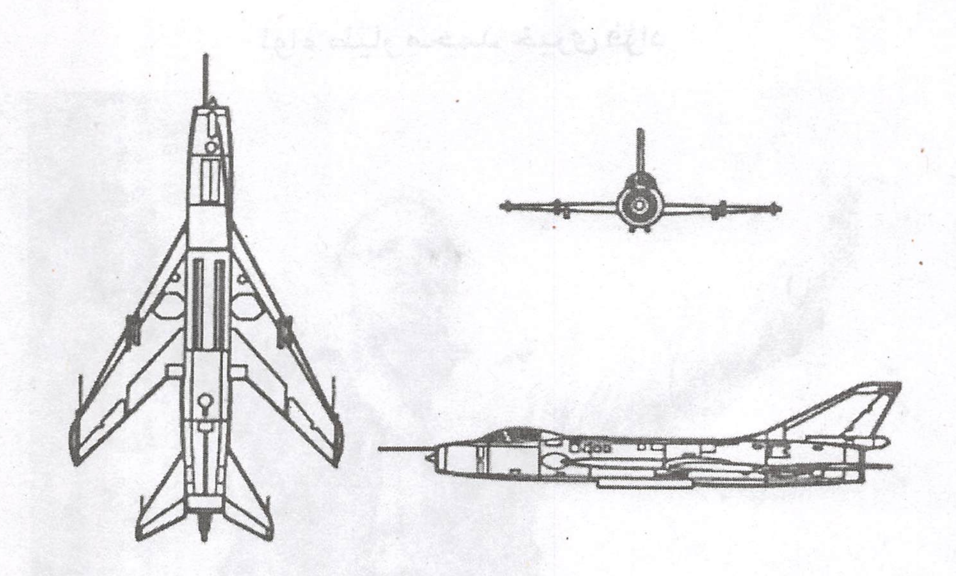
أبطال السوخوى - 7

١ - لواء طيار محمد خيرى فؤاد

٢- شهيد نقيب طيار عاطف السادات

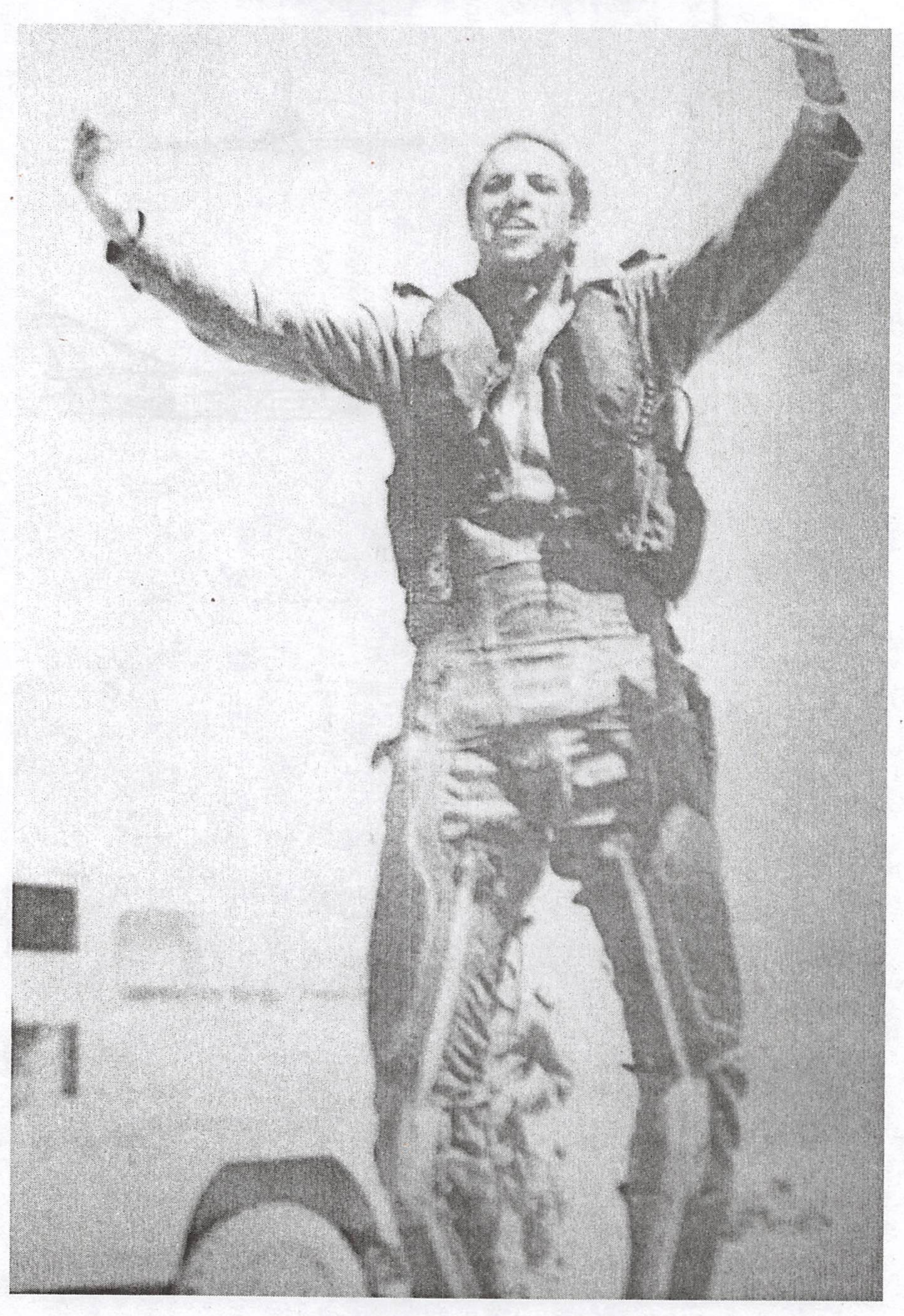






السوخوى - 7

لواء طيار محمد خيرى فؤاد



نسر آخر من نسور الجو المصريين.. إذا أردنا أن نطلق عليه وصفًا..

فصفة المغامر هى صفة لصيقة بالطيار المقاتل ولا تفيه حقه..

أسماه زملاؤه "عدّاء السماء"

وكان يحلو لهم أن يداعبوه بعد عودته سالمًا من طلعته بقولهم :

- كيف تعيش يا ضائع بين السماء والأرض.. وأنت فى كل يوم تموت ؟

كان يطير فى التدريبات أو فى العمليات على ارتفاع منخفض ليتجنب رادارات العدو.. على ارتفاع أقل من ٢٠ مترًا من سطح الأرض وعلى هذا الارتفاع المنخفض كان إذا أراد ان يأخذ مكانه إلى يمين أو يسار أو أمام قائد التشكيل (الليدر) كان يتحرك بطائرته القاذفة المقاتلة بوزنها الهائل من أسفل طائرة القائد فتثير طائرته غبارًا كثيفًا فى تلك المنطقة التى يتحرك فوقها حتى أن قائد أحد التشكيلات التى خلفه أبلغ عند رؤيته هذا المشهد بسقوط الطائرة التى فى التشكيل الذى أمامه.

لذا فيجب التعرف على هذا البطل عن قرب...

اسمه محمد خيرى فؤاد، من مواليد مدينة طنطا بمحافظة الغربية فى ٧يوليو ١٩٤٧، ولكنه عاش وترعرع فى مدينة الإسكندرية، ودرس بمدرسة الرمل الثانوية، بداخله فنان موهوب فمنذ صغره وهو هاوٍ للعزف على البيانو، ورقص

الباليه حتى إنه اختير من بين زملائه الطلبة ليكون ضمن بعثة لتلقى دورة متقدمة فى إيطاليا، ولكن الأسرة رفضت..

ولأنه من مدينة الثغر فهو مثل باقى أبناء المدينة الساحلية كان عاشقًا للبحر، وعقب حصوله على الثانوية العامة أراد الالتحاق بالكلية البحرية، ولكن الكشف الطبى وجهه وجهة أخرى لم تكن فى حسبانه حيث تم ضمه لصفوف الكلية الجوية.

وفى منتصف مرحلة الدراسة بالجوية حدثت نكسة ١٩٦٧التى أثرت نفسيًا على أبناء الشعب المصرى سواء من المدنيين أو العسكريين، وخصوصًا الطيارين الذين حمّلوا مسئولية وتبعات هذه الحرب وبالتركيز الجيد فى الدراسة تخرج عام ١٩٦٨ ضمن طلاب الدفعة -٢٠ جوية.

فور تخرجه ألحق بتشكيلات الميج ٢١، ما لبث بعد فترة تدريب على الطائرة السخوى٧، أن ألحق على تشكيلات، واستمرت التدريبات الشاقة والعنيفة المتواصة بكل العزم والإرادة والتصميم، وكانت التعليمات للطيارين الطيران على أقل ارتفاع ممكن فوق سطح الأرض للدرجة التى دعت اللواء الحناوى قائد القوات الجوية فى ذلك الوقت فى توجيهاته للطيران أثناء لقاءاته بهم :

- لو تستطيعون الطيران تحت الأرض.. طيروا

وفى يوليو ١٩٦٩ أى بعد حوالى العام الواحد من تخرجه شارك فى أول طلعة عمليات حقيقية ضد العدو بسيناء ضمن تشكيل من طائرات السوخوى -٧ مكون من ثمانى طائرات تطير مثنى مثنى، وترتيبه فى المجموعة الثالثة من التشكيل مع الطيار كمال مصطفى، ولأهمية هذه الطلعة فقد قادها قائد اللواء نفسه الطيار فاروق عليش، وكان بطلنا مرتفع المعنويات كشاب صغير السن فى الثانية والعشرين من عمره برتبة الملازم الأول مقبل للمرة الأولى على قتال العدو والثأر منه بعد فترة تدريب شاقة وعنيفة مما سبب حدوث زوبعة شديدة من الأتربة من جناحى الطائرة القريبة من سطح الأرض، حتى إن المجموعة الرابعة التى خلفه أبلغت بسقوط طائرته.. وعلى الرغم من إبلاغهم أن هناك طائرات للعدو فى

اتجاههم فوق سيناء فإن ذلك لم يقلل من عزيمتهم وتصميمهم وتركيزهم.. وبالفعل قاموا بقصف المواقع الأرضية للعدو بما تضمه من مخازن، وتشوينات، ومعدات وأسلحة فى عدة هجمات متتالية فوق الموقع، كما تمكنوا من تفادى طائرات العدو التى حاولت الاشتباك معهم باستخدام السرعة القصوى للطائرة بعد فتح (الأفتر بيرنر) ساعد على ذلك خفة وزن الطائرة بعد التخلص مما لديها من قنابل وصواريخ وذخائر صبته فوق مواقع العدو.

قام محمد خيرى فؤاد بعشر طلعات قتال مهمة ضد العدو فى سيناء بطائرته المقاتلة القاذفة سوخو-٧ خلال مدة مشاركته فى حرب الاستنزاف.. من هذه الطلعات :

طلعة ١٠ يناير ١٩٧٠

من الطلعات الخطيرة التى قام بها وكانت لضرب موقع صواريخ هوك مضاد للطائرات برأس سدر بجنوب سيناء وكان هذا الموقع محمى بأطقم مدفعية ٤٠ ملم رداري، وكانت طائرات الاستطلاع المصرية من طراز السوخوى -٧ التى استطلعت هذا الموقع قد لاقت صعوبات شديدة. كانت التعليمات قد صدرت بتدمير هذا الموقع بأربع طائرات وأن نسبة الخسائر بينهم ستكون ٧٥٪ ومع ذلك تسابق الطيارون للقيام بهذه الطلعة التى كان خيرى أصغر طياريها.

عبر تشكيل الطائرات السوخوى الأربع خليج السويس على ارتفاع منخفض بيسر وأمان بقيادة الطيار منير فهمى برسوم.. ولكن ما إن اقتربت من منطقة الهدف القريبة من الساحل إلا وانهمرت عليهم طلقات وقذائف المضادات الأرضية للعدو حتى إنه كان يشاهد الانفجارات حول الطائرة وطلقات مدفعية العدو تمر بين طائرته وطائرة قائد تشكيله الذى أمامه منير فهمى برسوم، فخفض خيرى من ارتفاعه وزاد من سرعته بالأفتر بيرنر حتى إن كان آخر ما سمعه من زميله رقم ٢ يسرى رياض الذى كان خلفه فى التشكيل قبل استشهاده: "الله ينور ياخيرى" وجاءت اللحظة الحاسمة لحظة الارتفاع لأعلى للانقضاض على الموقع.. وأثناء ارتفاع خيرى بمقدمة الطائرة فى وضع رأسى والشد لأعلى

أصيبت طائرته بسبع طلقات متتابعة وعلى الرغم من تصاعد الدخان من طائرته ما كان منها فإن يصر على الهجوم على الموقع بكل الغل انتقامًا لاستشهاد زميله وقام كالثور الهائج بقصف الموقع من ارتفاع منخفض وشاهد بعينيه الانفجارت التى أحدثها به حتى أنه شاهد عربة جيب تطير فى الهواء بجوار طائرته من شدة الانفجار. وبعد أن تم تدمير الموقع تدميرًا تامًا بدأت رحلة العودة.. وسمع خيرى فى جهاز الاتصال بطائرته صوت قائده يتمم على طياريه :

القائد : رقم ٢

فأجاب خيرى والدخان ينبعث من طائرته : تمام يا أفندم.

القائد : رقم ٣

فساد صمت.. أعقبه رد خيرى : عباس (بما يعنى أنه استشهد).

القائد : رقم ٤

وبعد فترة صمت.. رد خيرى : عباس

وانتبه خيرى فوق خليج السويس وهو يتبع قائد التشكيل إلى إشارة تفيد بارتفاع درجة حرارة محرك طائرته وزيادة كمية الدخان المنبعث من الطائرة، ولكنه استبعد فكرة القفز بالمظلة فوق خليج السويس وهو لايزال قريبًا من شواطئ جنوب سيناء وفى متناول زوارق العدو السريعة فى المنطقة.. وعندما ابتعد فوق خليج السويس مسافة كافية ليأمن شر العدو ومع أن طائرته مهددة فى أى وقت باندلاع النيران بها وانفجارها إلا أنه آثر التريث والاستمرار فى الطيران تجنبًا للهبوط فى مياه الخليج ومصارعة أمواجه فى وجود أسماك القرش المفترسة التى يشتهر بها البحر الأحمر.. وقرر الهبوط على اليابسة.. فمروا فور وصولهم اليابسة فوق الغردقة فأراد خيرى أن يداعب قائده قائلاً:

- فندق الغردقة أهوه يا فندم.

فرد عليه قائده بنبرة صوت حزينة وجافة :

ده وقته ياخيرى.. فيك مخ لكده!

نظر خيرى أسفل طائرته ليستطلع المنطقة التى ينوى القفز فيها بمظلته فوجدها منطقة ذات تضاريس عجيبة فهى مليئة بالشقوق العميقة.. فخشى أن توجهه المظلة إلى أحدى هذه الشقوق فيظل حبيسًا بها دون أن يدرى به أحد.. وتقدم بطائرته صوب قاعدته بعد أن خفض من سرعتها كلما زادت سخونة محرك الطائرة التى بدأت تفقد كفاءتها..

أخيرًا وصل خيرى إلى قاعدته وهاهو ياخذ اتجاهه نحو أول الممر فأنزل عجل الطائرة فلم يكتمل نزوله ولم تساعده الطائرة على تفادى هوائى سيارة عسكرية تقف فى أول الممر فاحتك به.. فما كان منه بمجرد ملامسة الممر إلا أن أطفأ محرك الطائرة تمامًا، وفتح المظلتين اللتين خلف الطائرة لتقليل سرعتها فور الهبوط.. وما لبث أن توقفت الطائرة على الممر وشاهد خيرى من كابينته عددًا من الميكانيكية والفنين يهرولون نحو الطائرة فى فرح ليهنئونه بسلامة العودة ولكنهم ما إن أصبحوا فى منتصف المسافة حتى توقفوا وعادوا يجرون فى الاتجاه الآخر.. فشعر خيرى بحدوث شىء غير طبيعى فأسرع بفتح كابينة الطائرة وقفز منها على الأرض دون انتظار لوصول سلما.. ونظر خيرى على طائرته فوجد أن النار قد أمسكت بها من المحرك وتتقدم نحو الأمام لتؤتى عليها بأكملها.. فجرى خيرى بأقصى ما يملك من سرعة ليبتعد عن الطائرة قبل أن تنفجر.. وهكذا انتهت هذه الطائرة على الممر بعد أن أدت مهمتها على خير وجه فى تدمير موقع العدو وتوصيل قائدها سالمًا إلى قاعدته.. كانت عناية الله هى التى حفظته.

عملية أخرى يتذكرها خيرى وهى التى شارك فيها زميله الشهيد طيار عبد الله يسرى وكان من نفس دفعته.. جاء دور الطيار عبد الله يسرى فى إجازته الدورية.. أيام قليلة جدًا يقضيها بين أسرته.. تسلم التصريح بالإجازة فى الصباح.. وفى مساء نفس اليوم شاهد خيرى ضوءًا خافتًا ينبعث من حجرته التى يشاركه فيها زميله عبد الله يسرى.. طرق الباب ودخل ففوجئ بعبد الله موجودًا.. سأله:

- لماذا لم تنزل إجازتك؟

فأجابه:

- أشعر بأنه ستكون هناك عملية وأود أن أشارك فيها.

وفى المساء حضر خيرى اجتماعًا بالقاعدة أبلغوا فيه بعملية صباح اليوم التالى وعندما نادوا على أسماء الطيارين المشاركين فى العملية وذكر اسم عبد الله أجاب زملاؤه إنه إجازة.. ولكن خيرى أفادهم بوجوده وإلغائه الإجازة رغبة فى المشاركة فى العمليات، فتم استدعاؤه وتلقينه المهمة ودوره فيها.. بعد الاجتماع وعندما صعدا إلى حجرتهما أعطى عبد الله رسالة إلى زميله خيرى كما هى العادة أحيانا لدى بعض الطيارين ليسلمها إلى أهله فى حالة استشهاده فى تلك الطلعة..

وتمت الطلعة وحققت أهدافها من تدمير مواقع العدو بوسط سيناء.. ولم يعد عبد الله.. إنها الحرب لا بد لها من ضحايا.. استعد خيرى لأصعب وأثقل مهمة على قلب إنسان حيث كانت التعليمات تقتضى أن يقوم أحد الطيارين من زملاء الطيار الشهيد بالسفر إلى مقر إقامة أسرة الشهيد وتسليم أسرته متعلقاته.. تذكر خيرى الرسالة التى سلمها له عبد الله مساء الأمس.. تساءل ماذا يمكن أن يقول لهم ودون أن يشعر وجد نفسه يقرأ الرسالة فوجد أن البطل الشهيد قد وجهها لوالده يذكر له بالتفصيل جميع المستحقات التى سيحصل عليها وكيفية تقسيم تلك المبالغ بين أفراد أسرته.. ووقَّع أسفل الخطاب: الشهيد عبد الله يسرى..

تلقى خيرى رد فعل الصدمة العنيفة على أهل البطل الشهيد الشاب... وبعدها التمس الطيارون ألا يكلفوا بهذه المهمة.. وبالفعل تم إيكالها لجهة أخرى.

ويتذكر الطيار الجسور خيرى تلك الطلعة فى حرب الاستنزاف التى شاركه فيها زميله مصطفى وانطلقا فى مهمة حرة يبحثان لهما على فريسة ينقضان

عليها بحمولة طائرتيهما من قنابل وصواريخ وتعمقا بطارتيهما السوخوى داخل سيناء وكلما أشار أحدهما إلى الآخر بقصف أحد المواقع الأرضية أجابه بأنه لا يستحق.. حتى عثرا على بغيتهما فجأة.. وكانت باصات تقف لتغير وردية الجنود القادمين والذاهبين فى إجازات فانقضوا عليها ودمروها هى والمعسكرات القريبة بمن فيها محدثين خسائر بشرية مرتفعة بين جنود العدو وهو أكثر ما يؤثر فيهم ويوجعهم.. وعادوا بسلام بعد أن تمكنوا من الإفلات من مطارة طائرات العدو لهما..

وفى عام ١٩٧٠ تحول البطل الطيار خيرى من القاذفات المقاتلة سخوى-٧ لينضم إلى المقاتلات من طراز الميج -٢١، وشارك بهذه الطائرة ضمن تشكيل من ٤ طائرات فى المظلة الجوية فوق القاهرة أثناء جنازة الرئيس الراحل جمال عبد الناصر..

وعندما زارهم قائد القوات الجوية اللواء حسنى مبارك ضمن لقاءاته مع الطيارين فى مختلف القواعد الجوية قام بتكليف من قائد القاعدة هشام سعيد بتنفيذ عرض جوى للاطلاع على قدرات ومهارة الطيارين على هذه الطائرة.. وأدى خيرى عرضًا للمهارات فى منتهى الخطورة وبكل اقتدار.. حتى إن قائد القوات الجوية أبلغ قائد القاعدة أن هذا الطيار لابد أن يتعرض لحادث يؤدى إلى وفاته.

بعد ذلك انتقل خيرى إلى سرب الطيار أحمد شفيق (الذى أصبح قائدًا للقوات الجوية، ثم وزيرًا للطيران المدنى، ثم رئيسًا للوزراء فيما بعد)، وهناك كانت تتم الاستعدادات النهائية لحرب أكتوبر المجيدة.. فكثرت طلعات التدريب المشترك بين مختلف القواعد الجوية.. ويتذكر لقاء آخر مع قائد القوات الجوية فى أول أكتوبر ١٩٧٣ عندما سأل خيرى:

- بقى لك قد إيه ما نزلتش إجازة؟

فأجاب خيرى :

- من شهرين ما نزلتش إجازات.

قائد القوات الجوية :

- تنزل إجازة من ١- ٤ أكتوبر

وبعد عودته من الإجازة وفى تمام الساعة العاشرة من صباح يوم السادس من أكتوبر ١٩٧٣ أخذ أولى تكليفاته بالعمليات خلال حرب أكتوبر المجيدة، وكانت قيادة تشكيل من ٤ طائرات ميج - 21، لعمل مظلة جوية فوق قناة السويس فى المنطقة مابين السويس والإسماعيلية لحماية تلك المنطقة من أى أختراق لطيران العدو ضد القوات المستعدة للعبور وفى الوقت نفسه للاشتباك مع أى طائرات إسرائيلية تطارد طائراتنا الميج ١٧ والسوخوى أثناء عودتها بعد تأدية مهامها فى سيناء، وكانت التعليمات تقتضى عودة تشكيله مباشرة فور عودة طائراتنا القاذفة من سيناء وإخلاء الجو لبطاريات صواريخنا من طراز سام لتشتبك مع أى طائرات للعدو.. وعادت القاذفات المصرية بدون خسائر تذكر ولم تظهر طائرات العدو فى الأجواء.. مما أدى لتباطئ خيرى فى العودة ربما ظهرت له الطائرات الإسرائيلية التى كان فى شوق شديد لملاقاتها الأمر الذى كاد يعرضه للإصابة بصواريخنا التى بدأت فى توقيتها المحدد واستطاع تفاديها فى آخر لحظة.

وتوالت العمليات واحتدم النزال الجوى خلال أيام المعركة وأشبع البطل رغبته الجامحة فى الاشتباك مع طائرات العدو بمقاتلته الميج -٢١ ذات القدرة الرائعة على المناورة.. ويذكر البطل طلعة يوم ١١ أكتوبر فوق منطقة الممرات حينما هاجم ثلاث طائرات ميراج للعدو استطاع ببراعة أن يسقط إحداها بصاروخ فوق ممر متلا.. وعندما شد بطائرته لأعلى للتعامل مع الطائرة الثانية وجد زميلًا له فى وضع مطاردة للطائرة فخشى إن استعمل مدفع طائرته ضد طائرة العدو أن يصيب زميله..

وفى يوم ١٣ أكتوبر تلقى توجيهًا من الموجه الأرضى بقدوم ٤ طائرات فانتوم فطلب من الموجه الأرضى توجيهه هو وزميله بالطائرة الأخرى ملازم اول يسرى جمال نحو الفانتوم لتلتقى طائرتا الميج ٢١ المصريتان بأربع طائرات فانتوم، وما إن أقتربت الميج من الطائرات الفانتوم حتى انقسم تشكيل الفانتوم إلى قسمين

بكل قسم طائرتان متتابعتان وبينهما مسافة حتى إذا دخلت الطائرة المصرية خلف الفانتوم الأمامية لإسقاطها جاءت الفانتوم الثانية خلفها لتسقطها أثناء انشغالها بمطاردة الطائرة الأمامية.. هاجم بطلنا خيرى إحدى طائرتى الفانتوم بحرص كى لا تطوقه الأخرى، ولكن هذه الطائرة تمكنت بمناورة حادة تفاديه وخلال ذلك اقتربت كثيراً منه حتى أنه شاهد بكل وضوح الطيار بالكابينة والتقت أعينهما وقام خيرى بتصويره بكاميرا طائرته التى تقوم بتصوير الأهداف التى يدمرها وناور خيرى بمهارة ليمسك بذيل الفانتوم الثانية ويعاجلها بصاروخه لتشاهد عيناه أروع منظر تقع عليه عينا الطيار وهو انفجار طائرة خصمه أمامه سواء أصابه بصواريخه أو بطلقات رشاش طائرته.. وتسقط الطائرة فوق ممر متلا هى الأخرى ويكتشف أن هذا الاشتباك قد استنفذ معظم وقت طائرته بالجو وأن الوقود على وشك النفاد فيطلب من زميله التخلص من المعركة لقدرة الفانتوم على البقاء فى الجو ثلاثة أضعاف المدة التى تستطيعها الميج -٢١ وبالفعل اصطحب خيرى زميله الطيار يسرى فى رحلة العودة من عمق سيناء وأثناء مرورهما فوق ممر متلا طلب خيرى من يسرى أن يوسع المسافة البينية بين طائرتيهما لأنها كانت قريبة جداً.. وفوجئ خيرى وهو فوق منطقة عيون موسى بانفجار طائرة يسرى دون أن يعرف السبب.. ولكنه بمجرد وصوله إلى قاعدته جاءه اتصال من يسرى بعيادة مطار... يخبره أنه بخير وأن طائرته سقطت فوق مناطق محررة من سيناء وأن مظلته هبطت بين قوات مصرية..

وكان خيرى من ضمن الطيارين الذين التقى بهم قائد القوات الجوية مبارك فى هذا اليوم ليسألهم عن هذه الاشتباكات ورؤيتهم القريبة للعدو فأوضح له خيرى أن الفانتوم التى التقى بها اليوم مختلفة عن الطائرات الإسرائيلية التى لاقاها من قبل وأن هذه الطائرات بطياريها تتبع حلف الأطلنطى وذلك من شكل الطائرة وملامح الطيار.. ولما انزعج قائد القوات الجوية من هذا الكلام طلب من اللواء الكيلانى وكان يحضر هذا اللقاء وهو قائد الاستطلاع الجوى.. أكد أن الأوصاف التى ذكرها الطيار خيرى بخصوص الفانتوم لا تنطبق على الفانتوم الإسرائيلية وطلب خيرى الاحتكام إلى الفيلم الذى معه عن اشتباك هذا اليوم.

ولا ينسى خيرى ذلك المشهد الخطير بقاعدته بعد إغارة للعدو على قاعدته والتى واظب العدو عليها منذ بدء المعركة من الإغارة على قواعد الطيران المصرى يومًا بعد يوم رغم الخسائر التى يتكبدها سواء من مقاتلاتنا الاعتراضية أو من صواريخ الدفاع الجوى المصرية من طراز سام شاهد خيرى فى هذا اليوم وقد عود نفسه أثناء الإغارات أن يكون فى منطقة مكشوفة شاهد إحدى قنابل العدو الضخمة زنة الألف رطل تسقط على الأرض فى مواجهة دشمة طائرته.. ولم تنفجر بل تدحرجت بحجمها الضخم لتسد مدخل دشمة طائرته المستعدة بالداخل بكامل تسليحها من صواريخ وطلقات والوقود.. القنبلة خطر انفجارها قائم فى أى لحظة... وفجأة تنشق الأرض عن جندى مصرى بسيط يقود زيتورًا مما يستخدم فى جر الطائرات على الأرض.. ومعه حبل فيعاونه المساعد حمدى عثمان فى إحاطة القنبلة بالحبل وجرها خارج القاعدة وتركها فى الخارج فى منطقة رملية بعيدة ويعودا مسرعين ليعانقا الطيار خيرى على سلامته وحينئذ تنفجر القنبلة محدثة دويًا شديدًا.. فحمدوا الله جميعًا.. وقد تم ترشيح المساعد حمدى عثمان بعد الحرب لنيل وسام نجمة سيناء عن هذا العمل البطولى، ولكنه فور علمه بذلك انطلق إلى الطيار خيرى قائلًا :

- يا فندم عايزين يعطونى وسام نجمة سيناء.. وسيادتك قائد السرب أحق به منى.

وكان رافضًا بشدة الذهاب لتسلم الوسام لولا أن الطيار خيرى طمأنه، وطيب خاطره، بل وذهب معه لاستلام الوسام...

ويتذكر خيرى ما حدث يوم ٢٠ أكتوبر بعد أن انتقل من مطار... يوم ١٩بعد أن خشى على هذا المطار من مدفعية العدو البعيدة فى منطقة الثغرة إلى مطار... وفى هذا اليوم طلع طلعتين الأولى تم توجيهه مع تشكيله لتعزيز اشتباك فوق دمياط، ثم طلب منه العودة إلى فايد؛ حيث تم توجيهه لإسقاط طائرة استطلاع إسرائيلية بدون طيار فوق إنشاص، وعندما شد بطائرته لأعلى ليصعد من ارتفاع

٥ كيلومترات إلى ارتفاع ١٠ كيلومترات؛ حيث طائرة العدو فقد الطائرة رقم ٢ بتشكيله.. وبعدها طلبوا منه عدم النزول بـ... بل النزول فى...

بعد هبوطه كانت الطلعة الثانية فى نفس اليوم بعد أن استعاض رقم ٢ بتشكيله بالطيار محسن مراد مرقص.. وكانت الطلعة للاشتباك مع طائرات العدو فوق فايد وأثناء الاشتباك فقد الطيار رقم ٢ بتشكيله، وكان هو مشتبك مع طائرتين تمكن من إسقاط واحدة وفرت الأخرى شرقًا فتعقبها وطاردها فوق سيناء مصممًا على إسقاطها آخذًا بثأر زميله واستمرت المناورات بينه وبين الطائرة المعادية فوق وسط سيناء فى محاولات دائمة لوضع الطائرة المعادية أمامه فى وضع مناسب للتصويب.. وفجأة أضاءت لمبة الوقود بكابينة قيادته معلنة قرب نفاد الوقود.. فأراد التصرف بحكمة بأن يخرج من المعركة ويسرع بالعودة إلى أقرب مطار مصرى أو حتى يكون فوق قواتنا إذا اضطر للهبوط بالمظلة، وبمجرد أن التفت بطائرته عائدًا نحو الغرب وجد طيار الميراج الإسرائيلية الفرصة للانقضاض عليه فتفاداه خيرى وبدأ معه - مرغمًا - جولة جديدة من المناورات بالارتفاع والانخفاض والدورانات الحادة حتى وجد الميراج فجأة أمامه تسد عليه الطريق وكأنها الجدار فلم يتمكن من مفاداتها واصطدم بها واشتعلت النيران بالطائرتين.. وجد خيرى النار مشتعلة بمقعده وأمسكت بظهره فلا يدرى كيف قفز به مقعده من كابينة الطائرة كل ما شعر به أنه يهبط بسرعة إلى الأرض والهواء الشديد يحتك بوجهه ويدخل أنفه إلى أن فتحت المظلة وبدأ يهبط ببطء وفى تلك اللحظة هاجمته طائرتى ميراج إسرائيليتين صوبتا عليه دفعات من رشاشات طائرتيهما.. كان يسمع أصوات مرور الطلقات بجوار أذنيه.. رفع خيرى رأسه لأعلى فوجد مظلته قد مزقتها الطلقات فأصيب بإغماءة.. ولم يفق إلا وهو ممدد على أرض صلبة وشىء ما يجذب جسده.. فقد كانت مظلته عندما امتلأت هواء على الأرض تجذبه فى اتجاه الريح.. وما لبث أن جاء جنود العدو مسرعين فقبضوا عليه وقيدوا ذراعيه خلف ظهره وقيدوا قدميه ووضعوا غمامة على عينيه.. اقتادوه فى عربة مجنزرة سارت به لمسافة طويلة..

وأثناء الطريق شعر بانقلاب المجنزرة رأسًا على عقب فتركه الإسرائيليون طول الليل على هذا الوضع الشبيه بوضع النوم عند الخفاش رأسه لأسفل وساقاه لأعلى.. وفى صباح اليوم التالى عادوا بما يعاونهم فى إعادة المجنزرة لوضعها الطبيعى.. وكان الجنود الإسرائيليون يضحكون ويسخرون منه.. واكملت المجنزرة رحلتها إلى أن أخرجوه منها وهو معصوب العينين.. قالوا له وهم يظهرون علامات الفرح :

- نحن الآن فى مصر.. قواتنا دخلت مصر..

أمسك خيرى بحفنة من الرمال وقربها إلى أنفه يشمها وقال لهم :

- لا.. نحن فى سيناء..

اغتاظ الإسرائيليون.. وأكملوا به الرحلة إلى داخل الأراضى الفلسطينية.. ليبدأوا معه التحقيق

وهناك جاءه الطيار الإسرائيلى الذى اصطدم به خيرى وأسقطه وسأله باللغة الإنجليزية :

- أريد أن أسألك سؤالاً واحدًا : ما الذى دفعك إلى الاصطدام بطائرتى وأنت تعلم أنه من الممكن أن تفقد حياتك؟

فأجاب عليه خيرى بكل ثقة :

- لم يكن أمامى غير خيار واحد من أجل تحرير هذه الأرض.. أما أنت فكان لديك عدة خيارات الخروج من المعركة العودة إلى بلدك التى جئت منها..

تركه الطيار الإسرائيلى ليلقى من التعذيب ما يتناسب مع جرأته.. وفى النهاية قيدوا يديه خلف ظهره مرة أخرى وربطوها فى أكرة باب حجرة وتركوه فى هذا الوضع غير المريح ساعات طويلة حتى أنه من شدة الإرهاق نام فى هذا الوضع واقفًا حتى استيقظ على جولة جديدة من التحقيقات، والتى شملت الأسئلة الروتينية عن اسمه، ورتبته، واسم قائد السرب، وأسماء الطيارين بالسرب.. واستمرت فترة الأسر حوالى الشهر حتى عاد إلى مصر ضمن تبادل

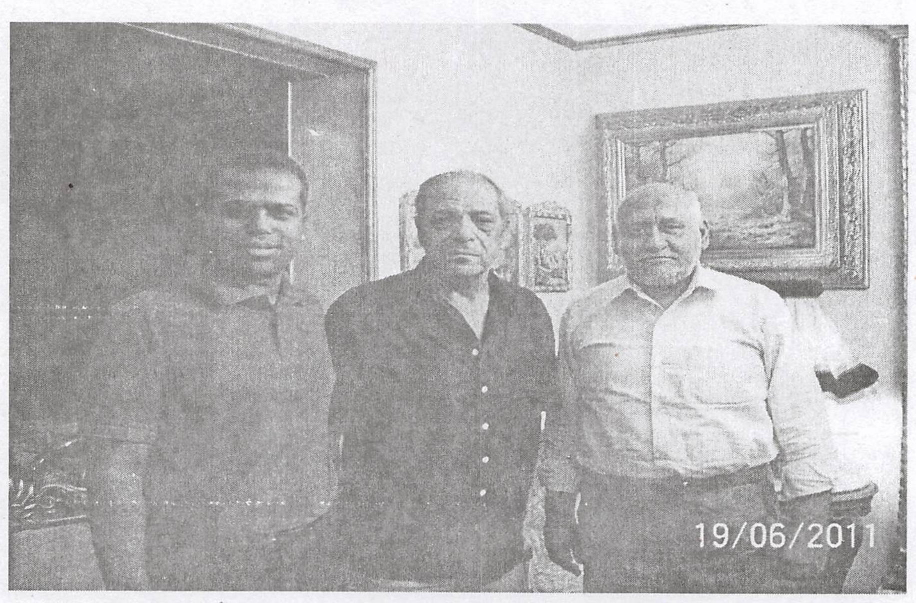
أسرى تم عن طريق الصليب الأحمر.. كانت الحرب قد انتهت وحررت مصر جزءًا غاليًا من أرضها وحررت إرادتها وفرضت كلمتها..

ولم ينتهِ فيض العطاء للطيار البطل خيرى فواصل عمله الدءوب فى أسراب قواتنا الجوية يبذل الجهد والعرق غير المنقطع.

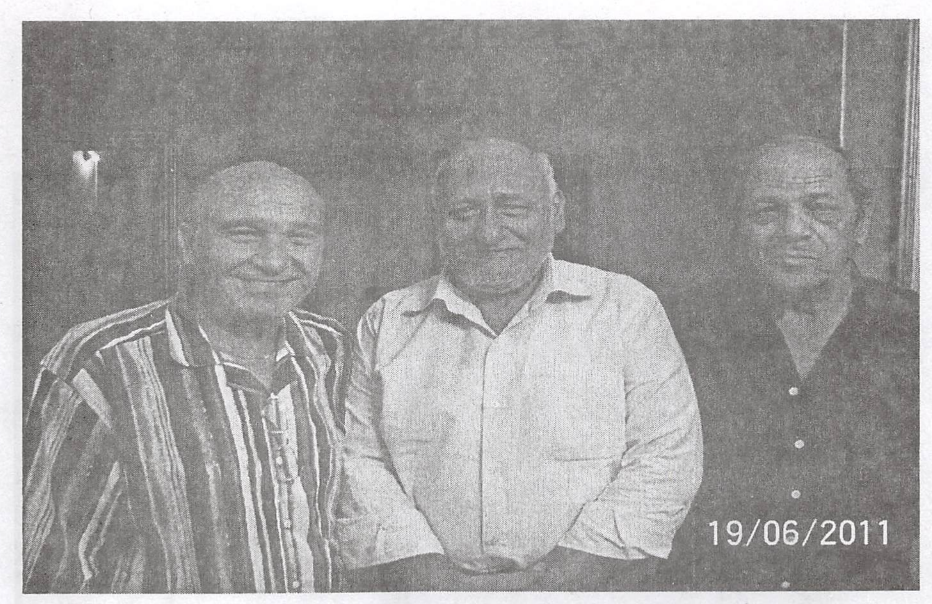
* * *



اللواء محمد خيرى فؤاد يروى للكاتب مناورات القتال مع طائرات العدو



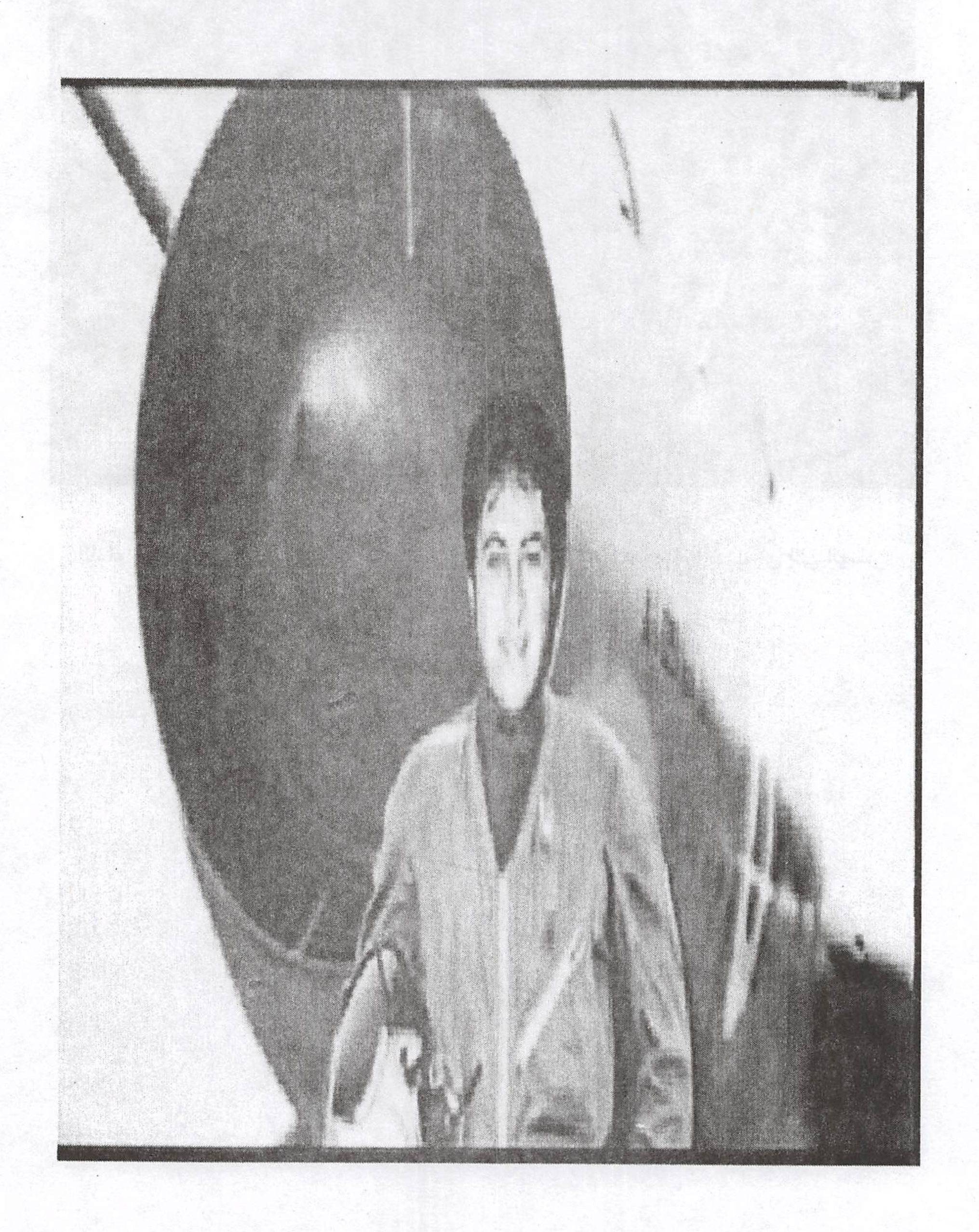
اللواء طيار محمد خيرى بين الكاتب رئيس جمعية أصدقاء المحارب والأستاذ إبراهيم مبارك
أمين عام جمعية أصدقاء المحارب



الكاتب بين اثنين من عمالقة مقاتلى القوات الجوية

اللواء طيار محمد خيرى فؤاد إلى اليمين، واللواء طيار محمد كمال المنصورى إلى اليسار

الشهيد نقيب طيار عاطف السادات



نقيب طيار عاطف السادات هو الشقيق الأصغر للرئيس المصرى الراحل محمد أنور السادات، كان طيارًا مقاتلًا فى القوات الجوية المصرية. استشهد فى حرب أكتوبر أثناء تأديته لمهمة عسكرية، اشترك فيها هو وزميل له فى غارة على مطار عسكرى إسرائيلى بجنوب سيناء. شاب فى مقتبل العمر تملؤه الحماسة والغيرة على كرامة الوطن وعزته على مصر.

ولد البطل فى ١٣ مارس ١٩٤٨التحق عاطف بالكلية الجوية وتخرج فيها عام ١٩٦٨، لم يكن لفرحة التخرج أى طعم وكيف السبيل إلى السعادة والمرح، وقد عصفت نكسة ٦٧ بأى رغبة مصرية وعربية للابتهاج. شارك فى حرب الاستنزاف فيما بين عامى ١٩٦٩- ١٩٧٠.

فى يوم ٥ أكتوبر ١٩٧٣ تم إطلاق حالة الاستعداد فى مطار... وجرى كل طيار على مقاتلة داخل دشم الطائرات الحصينة وكانت الطائرات مسلحة بالقنابل وجاهزة ولكن تم إلغاء المهمة فقد كان هذا تدريب على تجميع الطيارين.

وفى اليوم الموعود.. السادس من أكتوبر ١٩٧٣ تجمع طيارو المقاتلات القاذفة من لواء السوخوى ٧ فى استراحة الطيارين حتى الساعة الواحدة إلا ربع تقريبًا ظهرًا؛ حيث دخل على الطيارين اللواء طيار نبيه المسيرى رئيس أركان القوات الجوية المصرية وبعد حوار دار بينه وبين أحد الطيارين الجدد أخبر الجميع أن

الحرب ستقوم بعد ساعة من الآن وطلب اللواء طيار نبيه المسيرى من الطيارين ضرب العدو بشراسة وقوة لإرجاع مجد القوات الجوية المصرية وتركهم بعد أن تمنى لهم التوفيق والنصر، استقل النقيب طيار / عاطف السادات طائرته ضمن طلعة الطيران الأولى لتحرير الأرض واسترداد الكرامة المهدرة.

انطلق البطل الطيار عاطف السادات مع ٣٦ طائرة أخرى من طائرات لواء السوخوى ٧، وكانت المهمة ضرب موقع صواريخ الهوك الإسرائيلى للدفاع الجوى ومطار المليز، وكان من قادة التشكيلات فى هذه الضربة الرائد طيار زكريا كمال والطيار مصطفى بلابل.

وفى اليوم الموعود، السادس من أكتوبر ١٩٧٣، استقل النقيب طيار / عاطف السادات طائرته ضمن طلعة الطيران الأولى لتحرير الأرض واسترداد الكرامة المهدرة، شارك فى تشكيل عاطف السادات كل من قائد اللواء الجوى لواء المقاتلات السوخوى٧ العميد فاروق أبو النصر عليش، والطيار إبراهيم المخزنجى وأثناء تحرك الطيارين لدشم الطائرات ركض الطيار عاطف السادات إلى قائده فاروق عليش وطلب منه قبل أن يضغط على زر القاء القنابل من الطائره أن يقرأ القرآن ويقول الآية ﴿وَمَا رَمَيْتَ إِذْ رَمَيْتَ وَلَكِنَّ اللَّهَ رَمَى﴾ (الأنفال، الآية: ١٧) ورد عليه قائده فاروق عليش وقال له : لقد كنت سأقولها فعلًا فتح الله عليك يا ولدى.

دقت عقارب الساعة لتعلن التقاء عقرب الساعات مع الرقم اثنين وتعانق عقرب الدقائق مع الرقم خمسة، فانطلق البطل بطائرته السوخوى ٧ وبسرعة مذهلة عبر قناة السويس فى اتجاه مطار المليز وسط تشكيل قتال السوخوى وفى حماية لصيقة من تشكيل طائرات الميج ٢١ من اللواء الجوى ١٠٤ المنطلقة من قاعدة المنصورة الجوية، وفى الطريق لمطار المليز وجد تشكيل السوخوى طائرتين ميراج إسرائيلى معادى فى الجو وطلب فاروق عليش قائد التشكيل من طياريه وبشكل اختيارى غير إجبارى من يريد إلقاء الحمولة والاشتباك مع الطائرات

المعادية فليفعل (رغم أن التصرف الصحيح فى وقتها أن تلقى طائرات السوخوى حمولته للدفاع عن نفسها) ولكن لم يلق أى طيار حمولته من القنابل والصواريخ بمنتهى الإصرار حتى يصلوا ويضربوا بها مطار المليز والعجيب أن الميراج الإسرائيلى انسحب خوفًا من الميج ٢١ المصاحب لتشكيل السوخوى ولم يدافع عن المطار، وأصبح عاطف ومن معه فوق الهدف تمامًا، فأطلق صواريخ طائرته مفجرًا رادارًا ومركز قيادة صواريخ الهوك اليهودية للدفاع الجوى المحيطة بالمطار، لحرمان العدو الإسرائيلى من استخدامها ضد قواتنا الجوية طول فترة الحرب وقام باقى التشكيل بضرب وتدمير مطار المليز وإغلاقه.

دورتان كاملتان قام بهما عاطف للتأكد من تدمير الهدف المنوط به تمامًا، وحتى لا يترك أى فرصة لاستخدام تلك البطاريات ضد الطائرات المصرية.

وفى الدورة الثالثة أصيبت طائرة البطل، فى نفس اللحظة التى انتهى فيها من التبليغ عبر أجهزة اللاسلكى عن تمام تنفيذ مهمته، أصيبت طائرة عاطف السادات بصاروخ دفاع جوى إسرائيلى.

تحطمت طائرته، وارتوت رمال سيناء الحبيبة بدمائه الطاهرة، ليحظى بالشهادة فوق أرض البطولة بعد أن أسهم والعديد من رفاقه نسور الجو المصريين فى فتح الطريق للقوات المسلحة المصرية لتبدأ هجومها الكاسح نحو استعادة سيناء ورفع العلم المصرى فوق أرضها الغالية.

ملحوظة مهمة: لقد تم سؤال العميد طيار متقاعد/ عبد الرحيم صدقى حول تفاصيل استشهاد عاطف السادات وأكد صحة التفاصيل حيث كان أحد المشاركين فى الطلعة الجوية مع عاطف السادات وتم سؤال طيارين آخرين وأكدوا الرواية وكل اختلافهم كان فى عدد مرات الدورات التى قام بها عاطف السادات فوق الهدف قبل إصابته بصاروخ انطلق من الأرض، ولقد كانت هذه الطلعة الجوية بطائرتين ميج ٢١ للحماية وطائرتين قاذفتين سوخوى ٧ لضرب مطار المليز، وكان الطيار عاطف السادات طيار مقاتلات قاذفة على الطائرة السوخوى ٧.

يقول قائد اللواء الجوى لواء السوخوى العميد فاروق أبو النصر عليش، بعد انتهاء الحرب بشهور قليلة استدعى الرئيس محمد أنور السادات قائد لواء السوخوى فاروق أبو النصر عليش وقد علم أنه كان فى الطلعة التى استشهد فيها أخوه عاطف السادات وفى حضور قائد القوات الجوية وقتها محمد حسنى مبارك وسأله الرئيس السادات كيف مات أخوه عاطف السادات وعندما أخبره فاروق عليش بما قاله عاطف له قبل دخول دشم الطائرات والإقلاع من قراءة القرآن وتحديدًا آية ﴿وَمَا رَمَيْتَ إِذْ رَمَيْتَ وَلَكِنَّ اللَّهَ رَمَى﴾ (الأنفال: الآية: ١٧)، وعندها بكى الرئيس السادات بكاءً شديدًا جدًا وبقوة وقال فى منتهى التأثر والحزن العميق من بين دموعه: لقد كان ابنى، لقد كان أغلى من أولادى، لقد كان أكثر من أخ لى.

وعندما تم سؤال العميد فاروق أبو النصر عليش عن عاطف السادات وهو قائده فى لواء الطائره السوخوى قال عنه : لقد كان ولد شجاعًا وشهمًا وملتزمًا ولم يتكلم عن أخيه رئيس الجمهورية قط ولم يحاول استغلال سلطة أخيه أبدًا وكان وسيم الوجه أبيض البشرة، وعلى خلق ولا يشبه أخاه الرئيس السادات فى الشكل.

يقول اللواء تحسين فؤاد صايمه قائد اللواء الجوى وأحد مدرسى الطائرة السوخوى٧ قبل حرب أكتوبر : لقد كانت كنت مدرسًا للطيار عاطف السادات فى السوخوى، وكان عاطف السادات شابًا خلوقًا جدًا ومحترمًا وسيمًا جدًا، وفى مرة قام عاطف السادات بعمل خطأ فى التدريبات ويستحق توقيع عقوبة عليه وتم التصديق على الأمر وعوقب عاطف السادات على الخطأ، ولم يتبرم ولم يستخدم سلطة أخيه فى الهروب من العقاب، فقد كان رجلًا بمعنى الكلمة وقد كان بطلًا بحق.

قصة استشهاد الطيار: عاطف السادات الشقيق الأصغر للرئيس أنور السادات يرويها جندى فى الجيش الإسرائيلى..

نقل القصة الأستاذ عمرو مصطفى مراسل التلفزيون المصرى بالعاصمة الأمريكية واشنطن. والراوى هو طبيب أمريكى من أصل إسرائيلى كان يعالج عمرًا بعد تعرضه لحادث سيارة فى واشنطن عام ٢٠٠٧.

يقول الجندى الإسرائيلى الذى كان فى آخر قاعدة جوية دمرها الشهيد قبل استشهاده.

كان يومًا هادئًا وكنّا حوالى عشرين شخصًا فقط وفى تمام الساعة الثانية والربع ظهرًا فوجئنا بطائرتين مصريتن حربيتين ربما سوخوى أو ميج، فالطيار الأول أخذ يدمر ممرات المطار ويطلق صواريخه على حظائر الطائرات أما الطيار الثانى فأخذ يصوب صواريخه على صواريخ الدفاع الجوى سكاى هوك التى شلت تمامًا.

أتم الطيار الأول مهمته وانسحب على الفور أما الطيار الثانى لم ينسحب لصعوبة مهمته، ولأننا فى إسرائيل مدربون على كافة أنواع الأسلحة صعدت مع زميل لى على مدفع أوتوماتيكى مضاد للطائرات لإرغامه للعلو بطائرته إلى المدى الذى يمكن لصواريخنا المتبقية إصابته قبل أن يجهز عليها.

وإذا به يطير باتجاهنا وجهًا لوجه ويطلق علينا رصاصات من مدفع طائرته أصابت زميلى إصابات بالغة لكن ما أدهشنى قدرته غير العادية على المناورة وتلافى رصاصات مدفعنا لدرجة أننى ظننت أنه طيار أجير من بلد أوروبى لا يمكن أن يكون هذا هو مستوى الطيارين المصريين.

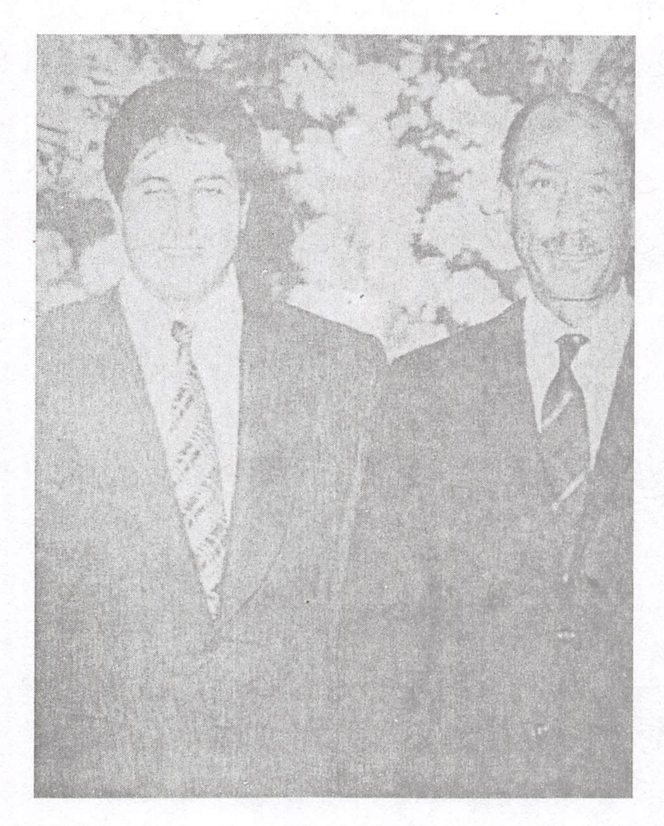
وأثناء قيامه بالدورة الثانية وجدنا أن هناك فرصًا عديدة لاصطياده أثناء دورانه فى الدورة الثالثة والأخيرة أصابه زميلى بصاروخ محمول على الأكتاف كنا تسلمناه حديثًا من الولايات المتحدة، لقد أسقطناه بعد ما قضى تمامًا على جميع بطاريات الصواريخ، ودعم زميله فى شل الحركة بالمطار وتشويهه.

بعدها عرفنا أنها حرب عربية فالسوريون يتجولون فى الجولان، والمصريون أسقطوا خط بارليف واستولوا على أحصن نقاطه بينما الصدمة الحقيقة لنا عندما عرفنا بأن الطيار الذى دمر داخل طائرته هو عاطف السادات الشقيق الأصغر للرئيس أنور السادات، وازداد الرعب فى قلوبنا خوفًا من تضاعف العقاب على إسرائيل من قبل الرئيس السادات انتقامًا لمقتل أخيه خاصة وأن القيادة الإسرائيلية مرتبكة والاتصالات شلت تمامًا وعندما عادت الاتصالات للعمل اتصلنا بالقيادة فى تل أبيب لإيجاد حل لكن لم نسمع منهم سوى جملة واحدة وهى : "لا نعرف لا توجد معلومات متاحة إبقَ مكانك حتى إشعار آخر".

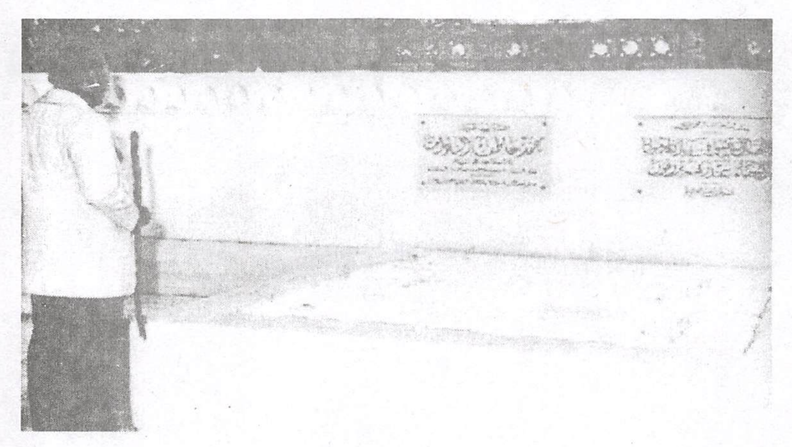
وأضاف بن شتاين أنه عندما حضر الصليب الأحمر لاستلام جثمانه المتفحم أديت أنا وزملائى التحية العسكرية له نظرًا لشجاعته التى لم ولن نرى مثلها قط..

رحمة الله عليه كان إنسانًا متواضعًا لا يحب أن يكون فى دائرة الضوء سواء أكان حيًا أم شهيدًا.

* * *



الرئيس الراحل أنور السادات مع شقيقه الشهيد نقيب طيار عاطف السادات



السادات يقرأ الفاتحة ترحماً على قبر أخيه الشهيد عاطف السادات

أبطال الميراج -5

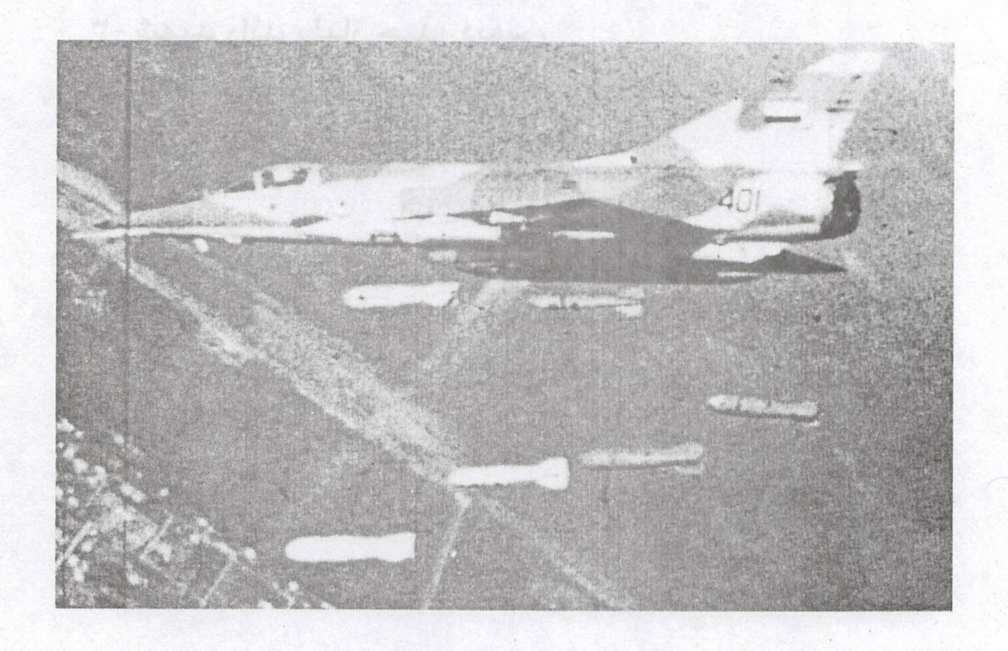
١- لواء طيار محمد زكى عكاشة

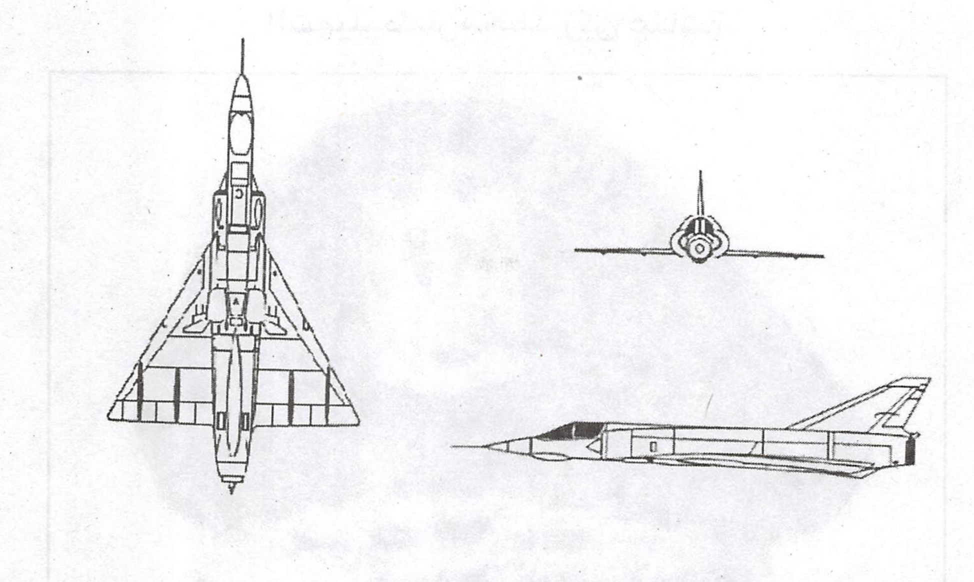
٢- لواء طيار محمد النشرتى

٣- شهيد رائد طيار حيدر دبوس



الميراج - 5





الميراج - 5

الشهيد طيار محمد زكى عكاشة



بعدما تعرفنا على هذا البطل فى جزء سابق من الكتاب عندما كان قائداً لأحد أسراب الميج -١٧ التى اشتهرت بتدمير موقع صواريخ الهوك الإسرائيلية أحدث منظومة للدفاع الجوى بالترسانة العسكرية الأمريكية ولديها القدرة على إسقاط أى طائرة حتى ارتفاع ٣٠ متراً، والتى كانت مسئولة عن حماية المحور الشمالى بأكمله.. نتعرض الآن لعمله كقائد ثانٍ لسرب الميراج -٥.

فيعود بالذاكرة إلى عام تخرجه فى كلية الطيران عام ١٩٦٢ وبعد أن عمل لمدة عامين على المقاتلات القاذفة من طراز الميج - ١٥ والميج - ١٧ اختير لبعثة تدريس طيران بمدرسة الطيران بالهند لمدة ٤ أشهر ليعود بعدها معلماً للطيران بالكلية الجوية لمدة ثلاثة أعوام فى الفترة من عام ١٩٦٤ حتى ٥يونيو ١٩٦٧ وخلال تلك الفترة كان يقوم بتدريب طلاب المرحلتين المتوسطة والنهائية على الطيران بعد أن يكونوا قد أنهوا مرحلتهم التمهيدية فى العلوم العسكرية والدراسة النظرية. فكان يتم تدريب الطلاب على طائرات متدرجة السرعة أولاً على الطائرة الجمهورية (صناعة مصرية)، ثم على الطائرة الروسية ماك بطرازيها.

وكانت ملاحظته على طلبته أنهم يتمتعون بقدرات ذهنية عالية، ولكنهم يحتاجون إلى جهد فى تعلم فنون الطيران، وقد تمكن الطيار عكاشة مع زملائه من معلمى الكلية تخريج ٥ دفعات طيران خلال تلك الأعوام الثلاثة هى الدفعات

من ١٥ : ١٩، والتى كانت حاجة القوات المسلحة فى حاجة ماسة إليهم فى تلك الفترة.

كما قام أيضًا بالتدريس لمدة عام بوحدة تدريب المقاتلات التى يلتحق بها الخريجون للتدريب على قيادة المقاتلات، ويتذكر أنه ضرب الرقم القياسى مع زملائه المعلمين فى مدة تخريج الطلبة التى بلغت ٥ أشهر فقط وقد نال مكافأة من قائده اللواء الحناوى عبارة عن إجازة لمدة عشرة أيام، والتى كانت تعد مكافأة مجزية جدًا فى ذلك الوقت.

ويتذكر اللواء عكاشة بعض خريجيه ممن أصبح لهم شأن كبير وشهرة لأدائهم خلال حربى الاستنزاف وأكتوبر المجيدة مثل:

الطيار شريف عرب الذى نال وسام نجمة سيناء فى حرب أكتوبر المجيدة لما حققه بطائرته الميج ١٧.

الطيار ضياء بدر الذى أبلى بلاء حسنًا أيضًا.

الطيار أحمد بديع أبو شهبة الحاصل على وسام نجمة سيناء وكان قائدًا لطائرات الهليوكوبتر.

ولكن ما لبثت كفاءة الطيارين المصريين واستيعابهم لهذه الطائرة الغربية وتفوقهم عليها ما أعلن عن حقيقتهم فاكتسبوا إعجاب مدربيهم.

ويتذكر اللواء عكاشة بداية تدربه على هذه الطائرة ومدى انبهاره بإمكاناتها وحينها شعر بالفخر له ولزملاءه الذين قاتلوا بمقاتلات شرقية إمكاناتها ضعيفة، وقدراتها محدودة ضد هذه النوعيات من الطائرات المتقدمة واستطاعوا التغلب عليها..

وفى رأيه أن الطائرات الغربية كانت تمتاز بمدى الطيران الأبعد، وتسليح وحمولة أكبر، بالإضافة فى تكنولوجيا أعلى فى وسائل الملاحة والاتصال.. بحيث

تتمكن الطائرة فى طلعة واحدة من تحقيق الأهداف التى لا تحققها الطائرة الشرقية إلا فى عدد من الطلعات.. غير أن المقاتلات الشرقية لم تخل من مزايا مثل القدرة الأعلى على المناورة، وقوة بدن الطائرة، فكثيرًا ما كانت الطائرات التى أصيبت فى الاشتباكات تعود إلى قواعدها رغم جسامة إصاباتها.

وقد حقق الطيارون المصريون استيعابًا تامًا لهذه الطائر لدرجة كبيرة فيذكر اللواء عكاشة أنه استطاع بعد الطيران على هذه الطائرة ساعات عديدة أن يتفوق على مدربه فى تدريب (الدوج فايتنج) وهو الإمساك بذيل طائرة مدربه وعدم تمكين المدرب من تحقيق ذلك معه.. وبعد انتهاء فترة التدريب عاد طياران إلى القاهرة على الطيران المدنى فى حين لحق به بقية الطيارين على متن ١٩ طائرة ميراج -٥ ليبية بعد أن رسمت عليها أعلام جمهورية مصر العربية ليتمركز هذا السرب بقاعدته كنواة للواء من نفس النوع فى مايو ١٩٧٣.

وبمجرد وصول هذا السرب لتلك القاعدة والذى شغل المقدم محمد عكاشة قائدًا ثانيًا له فى حين كان قائده هو المرحوم العقيد داود مكارم بدأ التدريبات اليومية العنيفة التى سبقت حرب أكتوبر المجيدة والتى أوشكت شرارتها أن تندلع. وشمل التدريب رحلات جوية واشتباكات فى إطار الخطة التى أوكلت لهذا السرب وهو قصف القواعد الجوية للعدو.

وما لبثت الحرب المرتقبة والتى ينتظرها الطيارون بفارغ الصبر أن بدأت فقام هذا السرب بعدة مهام قتال واستطلاع شملت:

- تدمير مركز إعاقة وشوشرة للعدو فى عمق سيناء ونفذه تشكيل من الطائرات بقيادة أحمد هاشم، وحسين عزت.

- طلعة استطلاع المحور الشمالى بدءًا من العريش التى دخلتها الطائرة قادمة من البحر حتى قناة السويس وتصوير كل وحدات العدو فى تلك المسافة.

- تدمير سرية دبابات إسرائيلية (١٠ دبابات) كانت قادمة فى اتجاه القنطرة والتى نفذها يوم ١٢ أكتوبر ١٩٧٣ تشكيل بقيادة المقدم محمد عكاشة ومعه كل من الطيار عصام أحمد، والطيارمحب شهاب الدين، والطيار سعد أبو العلا؛

حيث انطلق النسور من قاعدتهم شرقًا فى اتجاه سيناء زحفًا على ارتفاع منخفض حوالى ٣٠ متر كى يجنبوا الكشف الرادارى للعدو، كما التزموا بالصمت اللاسلكى حتى وصولهم لمنطقة الهدف.. وعبر النسور القناة عند منطقة القنطرة من نفس النقطة التى كانوا يعبرون عندها أثناء حرب الاستنزاف بواسطة القاذفات الميج ١٧، ورجع أفراد السرب بذاكراتهم إلى تلك الأيام حينما كانوا يذهبون لتدمير موقع الهوك الذى يستسلم خاضعًا لضرباتهم التى يتلقاها بلا حول ولا قوة فى كل مرة. وهاهم يعودون هذه المرة بطائرات أكثر كفاءة وشراسة فى القتال.. وما لبث المقدم عكاشة أن شاهد سرية الدبابات أمامه مباشرة فى وضع جيد للضرب فنادى على التالى له فى السرب الطيار عصام أحمد بلاسلكى الطائرة :

- الدبابات أمامنا يا عصام.

رد عصام بفرح شديد كالذى وقع على كنز ثمين..

- شايفاها يا أفندم.

كانت الدبابات تلمع تحت أشعة الشمس مما يدل على أنها حديثة خارجة لتوها من مخازن العدو لتلقى حتفها تحت براثن نسورنا البواسل.. هجمتان اثنتان على هذه السرية قذف كل طيار الدبابات فى كل هجمة بـ ٤ صواريخ حتا أصبحت أشلاء مبعثرة على الرمال تنبعث من داخلها ألسنة اللهب ويعلوها الدخان.

- ومن ضمن عمليات هذا السرب تلك العملية التى استشهد فيها ثلاثة من طياريه وكانت قصف مطار العريش وما واكبها من اعتراض طائرات العدو من طراز ميراج لهم وقد استشهد فى هذه العملية قائدالتشكيل الرائد طيار حيدر دبوس، والطياز محمد رفعت مبارز، والطيار محمد أمين البسيونى.

وعقب حرب أكتوبر ترقى الطيار المقاتل محمد زكى عكاشة ليشغل بعض المناصب فى القوات الجوية، فبعد حصوله على دورة أركان حرب قام بالتدريس بمعهد دراسات الحرب الجوية للمتقدمين للحصول على دورة أركان الحرب. ثم

تولى منصبًا آخر بهيئة عمليات القوات الجوية إلى أن ترك الخدمة عام ١٩٨٤ برتبة اللواء أركان حرب بعد حياة عسكرية حافلة بالكفاح نال خلال هذا المشوار الطويل على :

- نوط الشجاعة العسكرى عام ١٩٦٤.
- وسام الجمهورية من الطبقة الأولى مرتين خلال حرب الاستنزاف.
- ترقية استثنائية من رتبة النقيب إلى رتبة الرائد خلال حرب الاستنزاف.
- نوط الواجب عام ١٩٧٣.

وبعد تركه الخدمة العسكرية درس التجارة بجامعة القاهرة ليحصل على بكالوريوس التجارة.

ولكن حبه وعشقه للحياة العسكرية انعكست على حياته المدنية فأخذ فى تأليف الكتب وحضور اللقاءات التى يدعى إليها بواسطة القوات المسلحة أو الجامعات المصرية وصدر له:

- "القفص الطائر" من سلسلة أدب الحرب بالهيئة المصرية العامة للكتاب.
- " قصر فى الجنة " عن دار إنسان للنشر وصدرت منه طبعتان يتناول خلال مجموعته القصصية بطولات الحروب المصرية.
- " صراع فى السماء" مرجع تاريخى عن الحروب المصرية الإسرائيلية من حرب ١٩٤٨ حتى ١٩٦٧.
- " جند من السماء" مرجع تاريخى عن الحروب المصرية الإسرائيلية خلال الاستنزاف و١٩٧٣.
- " قصة الصراع العربى الإسرائيلى، إسرائيل الكبرى وإسرائيل العظمى" تحت الطبع.

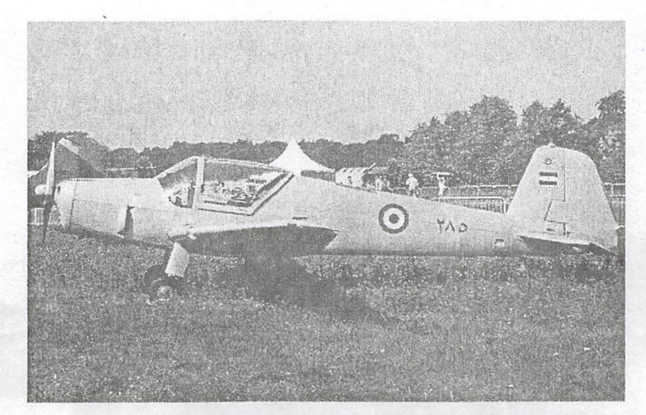
ويهدف اللواء عكاشة من نشر هذه الأعمال إلى جانب إظهار بطولات وتضحيات زملائه الطيارين والمقاتلين بأسلحة أخرى توصيل مفاهيم صحيحة موثقة للقارئ والمتابع للأحداث التاريخية بعيدًا عن المغالطات أو التهويلات.

ويتمنى اللواء عكاشة للقوات الجوية كل خير وازدهار وأن تكون على قدر المسؤلية الملقاة على عاتقها وذلك لدورها المهم والرئيسى فى حسم أى صراع قادم وهو حتمى مع عدونا الدائم.

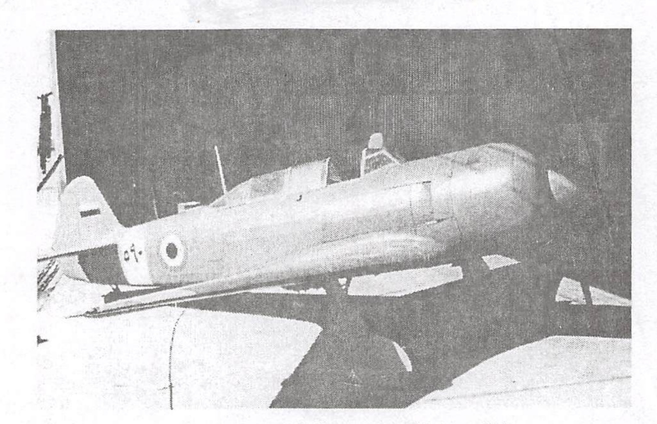
وينصح الجيل الشاب من طيارينا بكثرة الاطلاع والثقافة التى تنمى لديه سمة الابتكار فى المواقف التى قد يواجهها، وعدم إغفال قراءة واستيعاب تاريخ صراعاتنا السابقة وخبرات من سبقوه إلى جانب الاهتمام بتدريبات الطيران المتواصلة.

نترك بطلنا الطيار.. المقاتل.. الفيلسوف بعد دعائنا له بموفور الصحة وطول العمر نجمًا ساطعًا فى سماء مصر.. لنلتقى بنجم آخر وبطل آخر.

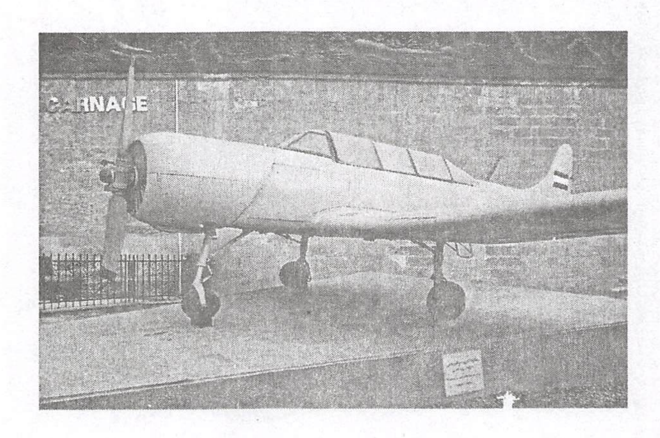
* * *



طائرة التدريب الجمهورية صناعة مصرية



طائرة الياك الروسية للتدريب المتقدم





الميراج - 5 بقاعدتها

اللواء طيار محمد النشرتى



بطل آخر من أبطالنا البواسل الطيارهو الطيار المقاتل محمد محمود محمد النشرتى

- ولد بالقاهرة ٢٢ أكتوبر ١٩٤١.

- التحق بكلية الطيران فى سبتمبر ١٩٦٣.

- طار على معظم الطائرات الحربية المصرية بدءًا من الميج -١٥ مرورًابالميج -١٧، والميج - ٢١، والميراج -٥.

* امتاز بالهدوء، والحزم، والعمل الجاد فى صمت.

- كان يبتعد عن الأضواء وأجهزة الإعلام.

- أثناء حرب الاستنزاف وهو فى مقتبل حياته كطيار فقد الكثير من زملائه الطيارين.. ففى كل طلعة ضد العدو كان يفقد أحد الزملاء.. حزن عليهم أشد الحزن لاسيما وقد كان يشاركهم الإقامة فى القاعدة وزاد التلاحم بينهم.. فزاد من تقربه لله تعالى وهو يعلم أن حياته دائمًا على حافة الخطر وأنه من الممكن أن يفقد حياته فى أى لحظة.. وازداد لديه الجانب الروحانى والتعمق فى الدين حتى أنه تتلمذ على يد الشيخ العالم الجليل عبد الحليم محمود شيخ الجامع الأزهر.. مع حرصه على التقدم الدائم فى تدريباته وعمله الشاق استعدادًا لساعة الكرامة والعزة والنصر.

– وبالفعل فى حرب أكتوبر كانت له العديد من الصولات والجولات لحماية سماء مصر وتدمير طيران العدو.. ولعل مما قام به ورواه زميله الطيار المنصورى اكتشافه يوم السابع من أكتوبر ثانى أيام المعركة أثناء وجوده فى مظلة جوية لعدد من أسراب العدو من طائرات الفانتوم فى طريقها لقاعدته فأرسل إنذارًا إلى القاعدة فتمكنت من إعطاء أمر بإقلاع أسرابها للتصدى للعدو فى وقت مناسب ولم يكتف بذلك بل اتجه مباشرة فى اتجاه طائرات العدو ليلحق بها ويشتبك معها فوق القاعدة المصرية.

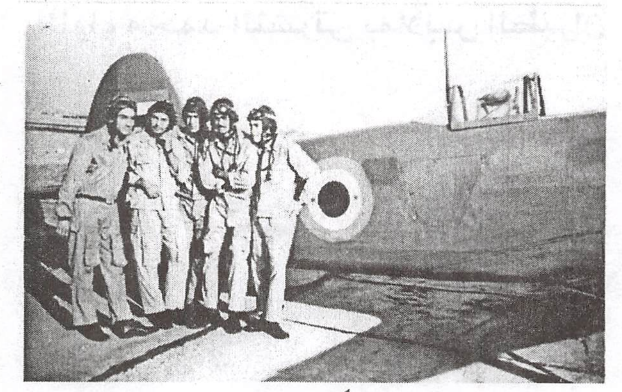
– تزوج وأنجب ابنًا وثلاث بنات كان مثالًا للعطف على أبنائه مع الحزم العسكرى، والدقة فى التفريق بين الصواب والخطأ، وكان الأمر يقال مرة واحدة ولا يكرر.

– تدرج فى المناصب العسكرية بالقوات الجوية وكان آخر المناصب التى تولاها هو قيادته لمركز قيادة القوات الجوية....

– حصل على العديد من الأنواط والأوسمة وشهادات التقدير.

– ترك الخدمة عام ١٩٩٥.

– توفى إلى رحمة الله بعد حياة حافلة فى خدمة الوطن فى ١٢ ديسمبر عام ٢٠٠٩.



البطل النشرتى طالباً بكلية الطيران بين زملائه

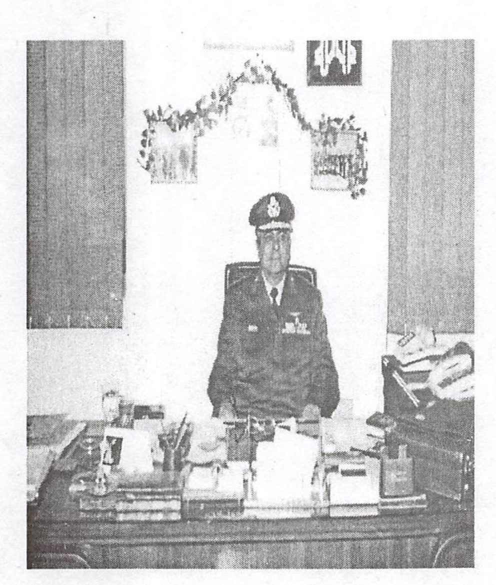


البطل النشرتى بين زملائه بقاعدته الجوية

اللواء محمد النشرتى بملابس الطيران





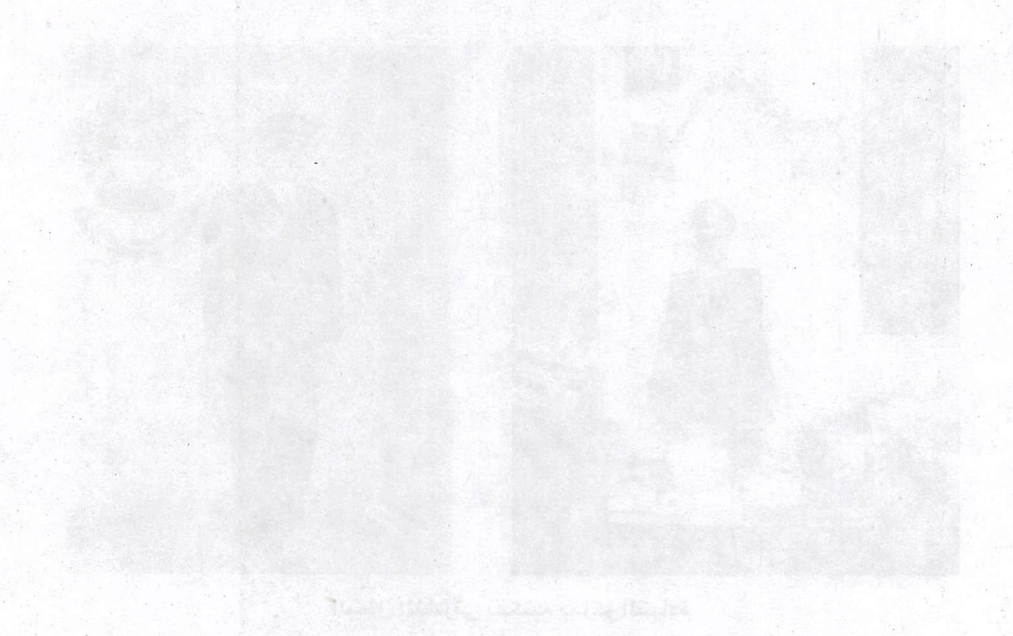




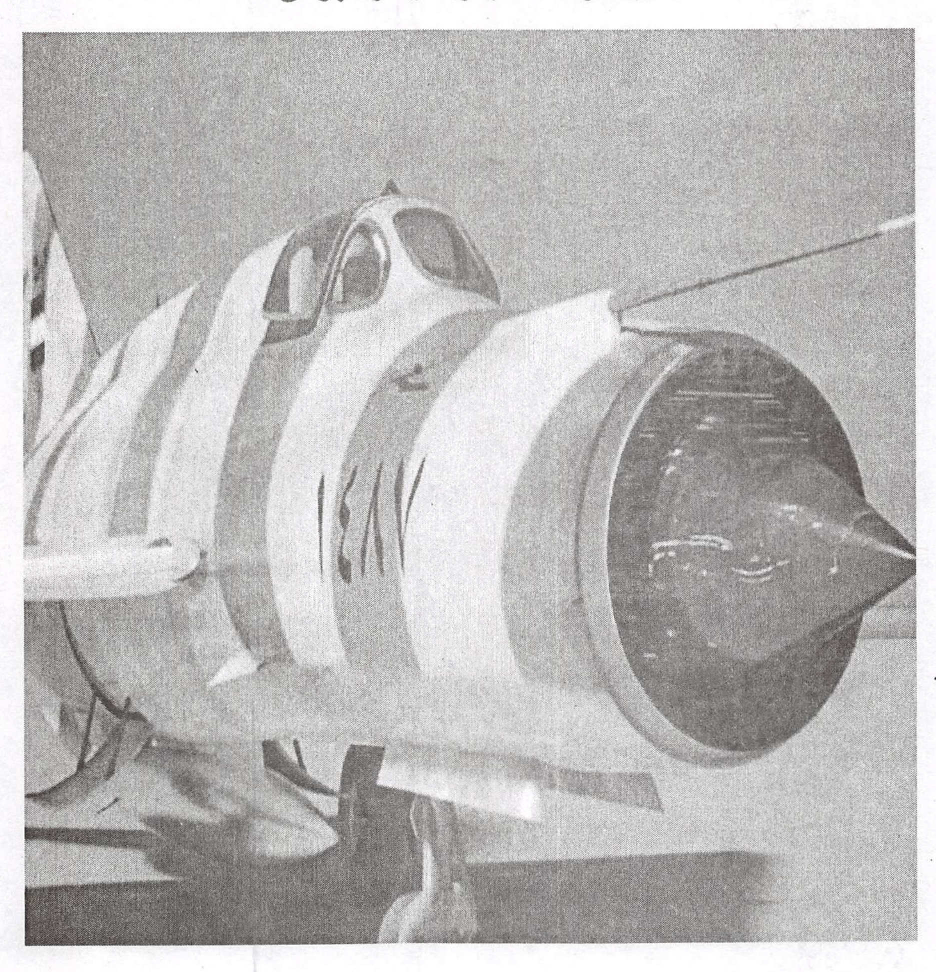
البطل النشرتى بمكتبه بمركز القيادة



الكاتب مع المهندس خالد النشرتى ابن البطل الطيار محمد النشرتى



الشهيد رائد طيار حيدر دبوس[١٤]



(١٤) القصة كاملة من المجموعة القصصية لسيادة اللواء محمد زكى عكاشة تحت عنوان (فارس هزم الموت)، ص ١٧٢ (بتصريف بسيط).

كان مساءً لطيفًا فهو أول أيام شهر مايو عام ١٩٦٧، هبط توفيق وحيدر من عربتيهما فى حديقة نادى الضباط.. لم يكونا شقيقين فقط وإنما كانا متلاصقين بينهما فى العمر عام واحد وطول الدراسة معًا حتى التحقا بالكلية الجوية، وتخرجا طيارين بالقوات الجوية فى دفعتين متتاليتين، وإن فرق بينهما مكان العمل.

توفيق الشقيق الأكبر يعمل فى أسراب المقاتلات أما حيدر فمدرس بالكلية الجوية، وكانا على موعد مع محمد الذى تربطه بهما علاقة حميمة فهو من ناحية دفعة توفيق وفى الوقت نفسه يعمل مدرسًا بالكلية مع حيدر.

انعزل ثلاثتهم فى أحد أركان النادى يتبادلون الذكريات يتخللها التعليقات الساخرة، ثم انحرف بهم تيار النقاش إلى موضوع الطيران الذى لا ينتهى فيه الحديث طالما اجتمعوا معًا. يتوفيق يشرح لهم مدى إرهاق الخدمة فى مجال القاذفات، وهما يشكوان له صعوبة التدريس فى الكلية.

- أصعب حاجة فى الدنيا إنك تكون مدرسًا بالكلية.. أنا ومحمد قدمنا طلب علشان نرجع المقاتلات

- اسمعوا كلامى والله.. المقاتلات شغلها آخر تعب، والكلية أريح ميت مرة.

- إحنا حانسهر هنا الليلة كلها ولا إيه؟ ياللا على المسرح عازمكم الليلة على حسابى..

لم يمض على تلك الليلة سوى أسبوعين فقط إلا واندلعت الأحداث فى تيار هادر أخذ الجميع على غرة، بداية من إعلان الطوارئ فصدور مئات التعليمات والأوامر التى ألقت بحيدر فى أحد أسراب المقاتلات فى سيناء، أما محمد فاستقر به الأمر بالسرب المتمركز باليمن بينما توفيق ظل بمكانه بقاعدة أبى صوير.

جاء الخامس من يونيو بضربة إسرائيل الجوية المباغتة التى هزت كيان الملايين إلا نفر قليل منهم توفيق.. فبعد الهجمة على مطار أبى صوير انطلق توفيق وزملاؤه بطائراتهم وأقلعوا من على الممر الفرعى الذى كان قد دمر جزء منه. كانت الموجة الإسرائيلية الثانية ستصل خلال دقائق، واستطاع هو وزملاؤه الذين نجحوا فى الإقلاع من منعها من استكمال تدمير المطار والطائرات، ولكن تكاثر هجمات العدو أغلق مطار أبى صوير فى الثانية ظهرًا.

فى اليوم التالى كان قد تم إصلاح الممر الفرعى فأقلع توفيق ضمن تشكيل من أربع طائرت لحماية القوات البرية فى سيناء التى كانت تحت رحمة الهجمات الجوية الإسرائيلية، وفوق سيناء اشتبك تشكيله مع تشكيل إسرائيلى من ثمانى طائرات، واندفع توفيق بطائرته خلف طائرة إسرائيلية ودخل معها فى معركة عنيفة تمكن خلالها من إسقاطها لكن طائرة إسرائيلية أخرى أسقطته. استشهد نقيب طيار توفيق دبوس فى صمت بعد بطولة رائعة.. لكن ظروف الهزيمة جعلت منه رقمًا ضمن آلاف الأرقام التى ضمت شهداء حرب ٦٧.

توالت الأيام ثقيلة بعد ٦٧ وعاد محمد وحيدر للتدريس فى الكلية.. التقيا فى مرسى مطروح وفى نفس كل منهما الكثير من آثار الفترة، التى افترقا خلالها لقاء قصير عابر فى أول الأمر.. ثم جاء المساء وضمهما مجلس منعزل على شاطئ البحر، ساد بينهما صمت عميق.. كل منهما يعرف ما يدور فى خلد الآخر.. إلى أن قطع حيدر هذا الصمت بالترحيب بمحمد وسؤاله عن اليمن...

- رجعت أول أغسطس، وأول إمبارح قالوا لى على الكلية من تانى. طبعًا أنا موش ناوى أقعد فى الكلية ومن بكرة حا قدم طلب نقل للمقاتلات، ولو إنى عارف إنه أمر صعب.

- ده اللى أنا عملته. أنا هنا من أسبوع، وبعد وصولى قابلت كبير المعلمين وقت له على النقل.

- الكلية موش حاتوافق على النقل بسهولة، لكن لو وصل الأمر للوزير حانروح له.

ساد الصمت بينهما مرة أخرى بعد أن توتر حيدر وهو يتحدث عن النقل من الكلية.. ووجد محمد أنه لابد أن يواجه الموضوع الذى يحاول أن يتجنبه..

- البقية فى حياتك.. طبعًا أنت عارف أن توفيق كان أخويا زى ما هو أخوك..

قابل حيدر كلمات محمد بصمت كان أبلغ من أية كلمات تعبر عما بداخله..

- إنت عارف طبعًا أن الشهيد فى الجنة، وهو كسب والله، ياريت إحنا نلحقه.. شوف ربنا بيقول.. أحياءً عند ربهم يرزقون.. توفيق كان بالنسبة لك أخ وصديق.. لكن دى إرادة ربنا ولازم نتقبلها.. مش عايز أقولك حزنى قد إيه عليه، لكن ربنا يصبرنا ياحيدر..

وتكلم حيدر أخيرًا بعد طول صمت..

- أنا عارف إنك زعلت عليه قوى، كل الكلام اللى قلته عن الموت وعن الشهيد أنا عارفه كويس.. وبأدعى ربنا كل يوم ينزل علىّ الصبر.. بس البنى آدم ضعيف.

شعر محمد من النبرات المختنقة إنه يبكى، فصمت قليلًا حتى تمسح الدموع تلك الأحزن الهائلة.

- دى أول مرة دمعة تنزل من عينى على توفيق من يوم ما ربنا اختاره.. حاسس بحاجة موش قادر أوصفها.. أنا رجعت من سينا فى عربية يوم ٦ يونيو وشفت مناظر مش ممكن تروح من عينى أبدًا.. وصلت الإسماعيلية وقعدت أبص على سينا والنار مولعة فيها قدام عينى، ساعتين وعرفت إنه استشهد.. ومن ساعتها حاسس إن النار جوايا.

- النار مش إنت لوحدك اللى حاسس بيها.. كلنا النار مولعة فينا.. هو اللى حصل ده سهل.. كويس إن إحنا لسه واقفين وبنتكلم.

- ده كان درس لنا..

- بكره حانقف تانى وسينا حاترجع إن شاء الله.. فينا ناس كويسة قوى..

استرسل الحديث ومحمد يحاول أن يزيل عنه بعض يأسه الذى كان يسيطر عليه تمامًا..

- الوالدة والوالد عاملين إيه ؟

- الوالد كويس المحكمة والقضايا واخدين وقته كله.. لكن المشكلة فى الحاجة.. كل ما أنزل إجازة الاقيها بتعيط.. كل كلمة تجيب سيرة توفيق.. بتتكلم كأنه حا يدخل عليها فى أى لحظة..

- طبعاً دى أم.. إذا كنا إحنا موش مصدقين.. ربنا يكون فى عونها.. والبركة فيك إنت وإخواتك.. - إخواتى.. هه.. نادية ياسيدى حا تسافر الكويت لأن إجازة جوزها خلصت، وسمير طلع فى دماغه يهاجر بعد اللى حصل..

- حا أقول إيه ؟ ربنا موجود وأحسن من الكل.

وتوالت الأيام فى توتر وقلق، فقد شرعا فى السعى للنقل إلى أسراب المقاتلات لكن رغبتهما قوبلت بالرفض بحجة حاجة الكلية إليهما.. تحول الموضوع إلى مدير الكلية الذى قابلهم عدة مرات بود محاولًا إقناعهما بسحب طلبات النقل لكنهما أصرا على موقفهما.

- يا حضرات إنتم موش عارفين الظروف اللى إحنا فيها.. سينا محتلة واليهود على بعد ١٠٠كيلو من القاهرة والبلد عايزة طيارين بأى شكل، وأنتم عايزين تتخلوا عن واجبكم.

- يا سيادة المدير إحنا موش بنتخلى عن واجبنا.. واليهود اللى محتلين سينا دول إحنا عايزين ننتقل علشان نخرجهم منها.. يا فندم حضرتك عارف إن الشغل فى المقاتلات قد هنا عشر مرات، يعنى لو بندور على الراحة كنا وافقنا سيادتك..

ساد الصمت لفترة وشعر المدير فى قرارة نفسه أنه أمام نماذج وطنية حقيقية نعبر عن نفسها بصدق وحماس الشباب.. فجاءت كلماته من نبع إنسانى كان محتجبًا خلف الرتبة والمنصب :

- أنا مقدر شعوركم يا ولاد.. ومصر بخير طول ما فيها شباب زيكم.. وأنا لو مكانكم يمكن كنت ها أعمل زيكم.. محمد مستقبلك فى الكلية.. سنك صغير، وخبرتك فى التدريس كويسة.. وإنت يا حيدر كلنا عارفين ظروفك العائلية، فكر فى والدتك ووالدك.

استثفرت كلمات المدير أحزان حيدر المكتومة فانطلق منفعلاً:

- أبويا وأمى وموضوع أخويا شىء يخصنى أنا وبس.. وسينا علشان ترجع لازم ناس تموت..

وبعد أسبوع تمت الموافقة على نقلهما إلى أسراب المقاتلات، وتوجها معًا لوداع المدير الذى بادرهما :

- حانسمع عنكم كل خير إن شاء الله.. أنا متأكد..

والتفت حيدر إلى محمد بعد أن خرجا من عند المدير :

- اوع يا محمد تجيب سيرة فى البيت إنى انتقلت المقاتلات..

تولى محمد قائدًا ثانيًا للسرب المتمركز فى... بينما حيدر نفس المنصب بالسرب المتمركز... وانفجرت طاقات حيدر المختزنة فانطلق يعمل ليل نهار لكنه رغم هذا النشاط ظل صامتًا دائمًا، لا يتكلم مع الزملاء إلا فى أمور العمل بأقل الكلمات.. حاول الزملاء اختراق حاجز الصمت لكن الفشل كان نصيبهم.. وانتهى الأمر باحترام تلك العزلة.

جاء يوم ٢٠ يوليو ١٩٦٩.. وصدرت الأوامر للقوات الجوية المصرية بدخول حرب الاستنزاف التى احتدمت منذ شهور مع إسرائيل.. وتلقى حيدر أوامر بتدمير محطة رادار إسرائيلية فى عمق سيناء، اندفع كعادته يشرح ويؤكد المهام

على الطيارين، ويراجع الخرائط حتى يضمن دقة التنفيذ.. حتى حانت لحظة الإقلاع بتشكيله الذى يقوده والمكون من ٤ طائرات، وجاءه صوته الداخلى:

- سيناء المحترقة.. محمد قال سنقف مرة أخرى..الخضرة الممتدة حولى فى الحقول.. القرى المتناثرة.. الترع والطرقات الترابية.. الأوامر صمت لاسلكى تام حتى عبور قناة السويس.. من يوم ٦ يونيو والنار فى داخلى.. بوادر نجاح الهجوم ظهرت.. لم تعترضنا الميراج الإسرائيلية.. توفيق مات فوق سيناء.. نحن فوقها مرة أخرى.. قطعة من لحمى التى نزعوها منى فى حرب يونيو.. غالية تلك الرمال الصفراء.. لم أشعر بكل هذا الحب إلا حين ضاعت منا..

انقض حيدر بتشكيله فى هجمات متتالية عنيفة، كان فى نشوة غريبة كمن بلغ به الوجد الصوفى حد الثمالة... كان منظر النيران المشتعلة فى الموقع الإسرائيلى يشعره بطعم رجولته.. كانت الصواريخ والطلقات التى يلهب بها الموقع تندفع من لحمه ودمه وليست من مدافع الطائرة.

- كل الطائرات شرق القناة ترجع فورًا.. الميراج الإسرائيلى ظهر فى المنطقة..

أفاق على تلك الأوامر التى تكررت فى اللاسلكى من مركز القيادة..

أعطى أوامره على الفور إلى تشكيله لاتخاذ أوضاع العودة.. اندفع فى اتجاه الغرب نحو قناة السويس.. وما إن هبط حتى اتصل بالمنصورة حتى يطمئن على محمد الذى عاد بتشكيله بعد مهاجمتة مواقع للعدو فى سيناء أيضًا :

- باتكلم من مصر يا محمد.. تقدر تنزل النهارده؟ فيه موضوع مهم وعايز أشوفك ضرورى..

وصل محمد إلى القاهرة.. اتجه على الفور إلى حيدر، والقلق يشغل تفكيره..

- الحاجة عرفت موضوع نقلى.. ومن ساعتها طول النهار تعيط، وعايزانى ألغى النقل.. وبابا طالع عليه إنى لازم أتجوز دلوقتى.

تنهد محمد بعد أن عرف حقيقة الأمر:

- ياعم قلقتنى.. افتكرت إن فيه حاجة.. الحاجة نريحها بكلمتين، وموضوع الجواز ده..

- خد الموضوع جد.. إنت ما عندكش فكرة ماما شكلها إيه..

- طيب وماله لما تتجوز ؟ موش غلط اللى بابا بيطلبه منك.. إنت النهارده عندك ٢٥ سنة..

وفوجئ محمد بالوالدة وهى تقتحم عليهما حجرة الصالون، ثم أصيب بالدهشة من الانهزام الذى وضح فى ملامحها.. كان الحزن قد امتص منها رحيق الحياة..

- بقى يا محمد عارف إن حيدر انتقل من الكلية وما تقولش حاجة ؟

- انعقد لسان محمد وشعر بأن الموقف ليس بسيطًا كما كان يتخيل..

لم تعطه فرصة ليقول شيئًا.. إنما اندفعت كلماتها مغلفة بدموع لم تستطع السيطرة عليها :

- هو إنت نسيت توفيق يا محمد ؟ موش كفاية حرقة قلبى على واحد.. لازم يبقوا اثنين؟ وهو أنا أقدر استحمل حاجة تانى بعد توفيق؟ حرام عليك يا إبنى ده أنا أمك.. ده إنت اللى فاضل لى.. ماحدش حاسس منكم النار اللى فى قلبى شكلها إيه؟

قامت الوالدة دون مقدمات بعد أن أفرغت جزءًا مما يملأ صدرها، ومحمد صامت يريد أن يبكى مشاركة لها، لكن دموعه كانت صعبة جدًا فهو لا يذكر أنه بكى من سنوات عديدة..

- قلبى عندك والله، وربنا يصبرها.. وكان الله فى عونك إنت..

- إنت شفت حاجة بسيطة.. إمال لو قعدت معاك وحكت عنه وعن البنت اللى كانت حاتخطبها له، والفرح والمعازيم، وحاجات كتيرة.. وفى الآخر تقول ده مات.. وتقعد تستغفر ربنا..

أشعل محمد سيجارته لعلها تزيح عنه جزءًا من حالة الحزن التى غمرته بشدة، واقترح عليه أن يشرع فى الزواج إرضاء لرغبة والده، وحتى يزيح عن أمه بعض الحزن.

- يا سيدى دلوقتى وإلا كمان سنة ما إنت حاتتجوز.. وبعدين إن كان على الواحدة ندور عليها أكيد حا نلاقيها.. والدتك شاعرة إن الأمل اللى كانت عايشة علشانه بيموت قدامها خصوصًا بعد سفر إخواتك.. لازم تلاقى أمل جديد وده حا يجى لما تتجوز وتخلف عيل أو اتنين..

ولم يمض سوى شهرعلى هذا اللقاء إلا وتوقفت حرب الاستنزاف.. كانت فرصة لالتقاط الأنفاس بعد أن هدأت الأمور.. وانقضت ثلاث سنوات بعد وقف إطلاق النار تزوج حيدر خلالها.. ثم شاءت الأقدار أن يجتمع الصديقان فى ليبيا مرة أخرى للتدريب على الطائرة الميراج.. اصطحب كل منهما أسرته إلى طرابلس حيث تجاورا فى مساكن الضباط.. وسمح لهما البعد عن جبهة القتال أن يمارسا حياة أسرية هادئة مع الأصدقاء المصريين الذين كانوا هناك.. لكن حتى فى تلك الأثناء كان حيدر صامتًا لا يتكلم إلا فى النادر.. وكان محمد يعتذر عن صمته للآخرين بأنه حتى فى مجال العمل لا يتحدث كثيرًا، علاوة على صدمته فى أخيه الشهيد..

انفرد محمد بحيدر فى ركن منعزل بعيدًا عن المجموعة التى كانوا يمضون معها السهرة :

- إحنا موجودين فى الحياة علشان نعيشها..

- هو أنا موش عايشها ؟.. سمعت كلام أبويا واتجوزت، ومنى حامل.. وقاعد معاكم زى بقية الشلة.. فيه حاجة أقدر أعملها تانى؟

- ده أنا اللى عارفك.. إنت بتتفرج على الدنيا وموش عايز تشارك فى أى حاجة..

- الحاجة الوحيدة التى أشترك فيها وأعيشها زى ما بتقول هى الحرب.. وشكلها موش حاتحصل..

- لا حاتحصل والله.. وحانحارب تانى.. تفتكر الناس اللى قاعدة موش نفسها الحرب تقوم ؟.. اللى شايفهم بيضحكوا دول ضحكتهم كلها مرارة وحزن..

مضى على هذه الجلسة شهر.. سافرت بعدها زوجته إلى القاهرة حتى تضع مولودها الأول..

ثم صدرت الأوامر للطيارين المصريين بالعودة إلى القاهرة.. واستقر الاثنان فى السرب الذى تمركز فى طنطا بطائراتهم الميراج..

شعر حيدر أنه عاد إلى موقعه الطبيعى، وشاهد ابنته التى ولدت بعيدة عنه.. لكن توالت الأيام فى تدريب روتينى.. إلى أن بدأت الأوامر تطلب تجهيز خطط العمليات.. كان محمد مسؤلًا عن ذلك فبدأ فى تدريب الطيارين على هذه الخطط.. كان حيدر يشترك فى تلك التدريبات بدون حماس.. كان شبه مؤكد بالنسبة له أن الحرب لن تقوم.. رغم أن الشواهد كانت تتزايد بأن الحرب قادمة..

- بقى لنا سنين وإحنا بنعمل الكلام ده.. وفى الآخر حايطلع مشروع أو مناورة..

- بس المرة دى متهيألى أنه جد..

- نفسى أصدق يا محمد.. بس موش قادر..

بعد هذا الحديث بيومين اثنين فقط جاءت أوامر الحرب..

تلقى محمد الأوامر التفصيلية مساء الخامس من أكتوبر ٧٣.. وفى صباح اليوم التالى اجتمع قائد التشكيل بالطيارين، وأعطى أوامره الخاصة بالأهداف والخطة وغادرهم إلى غرفة العمليات تاركًا لمحمد شرح الأوامر بالتفصيل.

أولاً – نقرأ الفاتحة كلنا إن ربنا يوفقنا ويكتب لنا النصر..

ثانيًا – كل واحد يفطر..

ثالثًا – أنا اللى أختار أسماء التشكيل على حسب المهمة. يعنى موش عايز حد يقول : إشمعنى فلان إسمه فى القائمة وأنا لأ..

انطلق يشرح للسرب المهام.. وما إن انتهى من الشرح وغادر غرفة المحاضرات حتى لحقه حيدر مسرعًا..

– محمد موضوع الأسماء والطلعات موش حاتنازل عن دورى فيه أبدًا.. إنت الوحيد اللى أقدم منى.. يعنى أول تشكيل إنت والثانى يبقى أنا على طول..

– طيب لما أنا الأقدم زى ما أنت بتقول يبقى أوامرى هى اللى تتفذ..

– مقدم محمد.. أنا طول عمرى عارف كويس إن فيه أقدمية بينى وبينك.. زى ما فيه أخوة وعشرة.. طول عمرى أفصل بين الأقدمية والصداقة.. لكن موضوع الطلعات ده.. بالأقدمية يعنى بالأقدمية.. تانى تشكيل أنا اللى حا أكون فيه..

– يا سيدى سيبنى أجهز للطلعة بتاعة النهاردة.. موش يمكن أروح وما أرجعش؟.. حاتبقى ساعتها إنت أقدم واحد وحط الأسماء على كيفك..

– لا ياسيدى حاتروح وترجع بالسلامة إن شاء الله عمر الشقى بقى..

قام محمد بقيادة أول تشكيل ضمن الضربة الجوية الأولى التى انطلقت الثانية ظهرًا معلنة بداية حرب تحرير سيناء.. كانت هذه الطلعة بمثابة البعث الذى أيقظ الجميع وكأنهم أهل الكهف دبت فيهم الروح مرة أخرى..

اجتمع الطيارون فى المساء تملؤهم فرحة ممزوجة بقلق..

– موش قلت لك حانحارب تانى..

– والله وحاترجع أيام الاستنزاف تانى..

– لا.. استنزاف إيه؟.. الجيش بتاعنا عبر القناة.. المرة دى حرب علشان نرجع سيناء كلها..

وفى اليوم التالى السابع من أكتوبر هاجمت الطائرات الإسرائيلية قاعدة طنطا.. ونجحت فى إغلاق المطار وتدمير جزء من الممرات..

– يا خوفى أحسن تتكرر ٦٧..

– يا حضرات طنطا بس اللى اتقفل.. المنصورة وإنشاص وأبو حماد وكل المطارات سليمة..

وجاءت أوامر الطلعة الثانية بتدمير موقع للعدو فى سيناء بتشكيل مكون من ثمانى طائرات على أن يتم التنفيذ بمجرد صلاحية الممر..

استدعى محمد الرائد حمدى على انفراد وأبلغه بأنه سيقود التشكيل الذى سيقوم بتنفيذ هذه الطلعة.

وما هى إلا دقائق حتى اندفع حيدر مقتحمًا المكتب على محمد..

– أظن يا محمد أنا اتكلمت معاك فى موضوع ترتيب الطلعات.. وإنت طلعت أول طلعة يبقى أنا اللى لازم أطير الطلعة دى موش حمدى..

حاول أن يمتص غضبه ويكبح انفعاله.. تعمد أن يخاطبه بلهجة رسمية :

– رائد حيدر.. أنا قلت الموضوع ده موش حايكون بالدور أو بالأقدمية.. أنا شايلك للطلعات الثقيلة..

– ثقيلة ولا خفيفة.. أنا اللى حا أطلع يعنى أنا..

– دى أوامر العقيد على.. روح له غرفة العمليات اتناقش معاه..

اندفع حيدر خارجًا دون تعليق.. وبعد حوالى نصف الساعة اتصل العقيد على بمحمد تليفونيًا :

– ما فيش فايدة.. حاولت معاه بكل الطرق.. خلاص اكتبه هو قائد التشكيل.

وتنهد محمد فى صمت.. واستدار إلى دفتر أوامر الطيران وكتب أسماء التشكيل بقيادة الرائد حيدر دبوس.. وجلس فى مكتبه على انفراد حتى دخل عليه وعلى وجهه ابتسامة وكأنه انتصر عليه..

- إنت خايف علىّ أحسن أموت ؟

- موش موضوع خوف.. الحكاية أن..

ولم يتركه يكمل..

- ده أنا ساعة اليهود ما هاجمونا النهاردة الصبح شظية قنبلة فاتت جنبى بمتر.. يعنى كان ممكن أتوكل وأنا على الأرض.. هو أنا حاقول لك إنت الكلام ده ؟..

ولم ينتظر رد محمد بل اندفع مناديًا على أفراد التشكيل حتى يشرح لهم المهمة والاحتمالات التى يمكن أن تقابلهم..

- يعنى فى النهاية عايز التشكيل يهد الموقع على اللى فيه.. ما يفضلش فيه طوبة واحدة..

قبل موعد الطلعة قام محمد بدعوة أفراد التشكيل على كوب من الشاى وجلس معهم.. لكن المرارة كانت تثقل صدره.. كان حيدر يتكلم كثيرًا على غير عادته.. بينما محمد صامت إلا من كلمات مقتضبة

- تتصور ملك بنتى إبتدت تعرفنى مع إن عندها خمسة شهور.. بقت عفريته ولذيذة..

- ربنا يخليها لك.. (وتمتم فى نفسه : ويخليك لها)..

حان موعد الطلعة بعد أن تم إصلاح الممر.. وأصر محمد أن يقود الجيب بنفسه ليقوم بتوصيل الطيارين إلى أماكن طائراتهم.. هبط حيدر عند طائرته ولحقه محمد وانفرد به أمام الطائرة..

- حيدر.. أوعى تكون زعلان منى.. إنت عارف إن أنا...

نظر إليه نظرة ملؤها الحب والعتاب..

- أدعى لى يامحمد..

- موفق إن شاء الله.. خلى بالك وبلاش الانفعال..

لم يسلم عليه.. ولم يأت بأى شىء غير طبيعى رغم أنه كان فى داخله متوترًا وقلقًا بصورة كبيرة..

انطلق التشكيل بقيادة حيدر وقد انتابه شعور غامر بالفرحة.. لم يشعر به حتى فى ليلة زفافه..

فى دقائق كان يعبر قناة السويس كأنه يلقى بنفسه فى أحضان حبيبته سيناء التى طال الشوق إليها.. وانتابه ذلك الإحساس الصوفى الرقيق.. سمع صوتًا يناجيه من داخله :

– وحشتينى.. ثلاث سنوات فراق.. توفيق أخويا مات هنا.. ست سنين والنار فى قلبى.. رملك غالى.. بنتى لما تكبر لازم تيجى وتشوف سينا.. شمسك حاتطلع يامصر.. إحنا فينا ناس كويسين قوى.. النهاردة يومك.. طعم الرجولة حلو.. دبابات مصر فى شرق القناة.. بلاش الانفعال لأنه حايخليك تغلط.. اليهود الكلاب..

انفصلت الطائرات استعدادًا لمهاجمة المواقع المحددة.. وأسلم حيدر نفسه لحالة الوجد والنشوة التى تنتابه فى كل مرة يهاجم فيها العدو.. كان الدفاع حول الموقع كثيفًا، والنيران المندفعة كنافورات من لهب تطارد التشكيل.. قرر أن يهاجم ومعه حسن المدفعية وباقى التشكيل يهاجم المواقع.. انقض على الموقع الأول وثقته كبيرة فى نتيجة الهجوم فهو يهاجم المواقع بطائرة ميراج.. حبس أنفاسه بعد أن التف جهاز التنشين بالموقع.. ضغط على زر إطلاق ثمانية صواريخ كانت كافية لتحويل الموقع إلى شظايا وأشلاء تتطاير فى كل اتجاه.. تكرر ذلك فى الموقع الثانى.. ارتفع بطائرته حتى يهاجم الموقع الثالث.. وكان باقى التشكيل قد اندفع يقص ويدمر المواقع الإسرائيلية.. ولكن مدفعية العدو كانت أسبق منه هذه المرة فقد لحقه مخروط النيران واتجه نحو طائرته..

– خلى بالك يا أفندم..

لكنه لم ينتبه لتحذير حسن.. بل ربما لم يسمعه.. فقد كان صوت السكون يطغى على كل شىء حتى على هدير محرك الطائرة.. كل حواسه تركزت فى

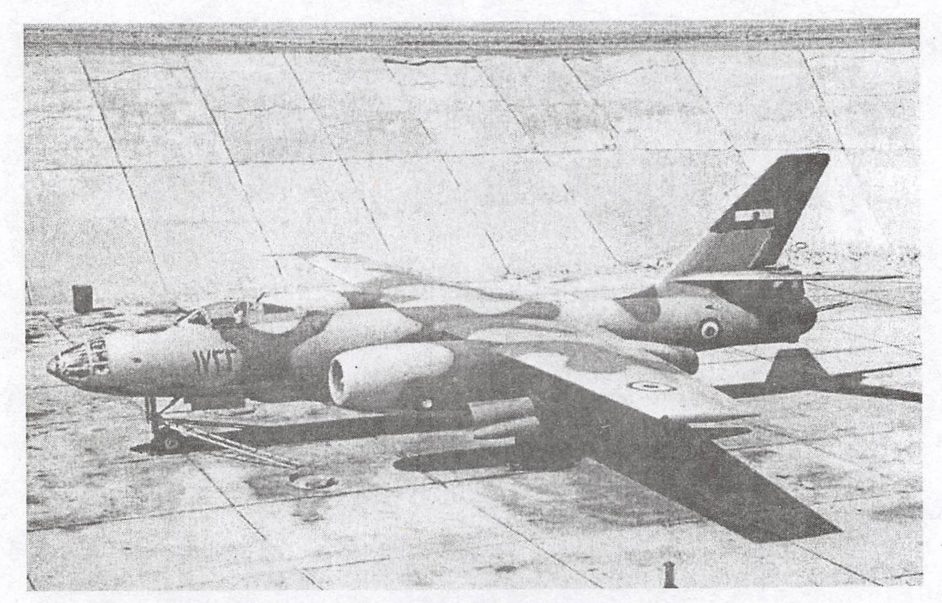
عينيه اللتين تحجرتا على الموقع الذى سيهاجمه.. كان لابد أن يصطدم بتلك النيران.. تهتز الطائرة بعنف.. لكن بكل ما أوتى من قوة استطاع إبقائها فى وضع الهجوم منقضة على الموقع تمامًا.. غاب عن الوعى تمامًا..

رحم الله البطل

* * *

أبطال القاذفات الأليوشن - 20

اللواء طيار مصطفى كامل



القاذفات الأليوشن- 28



اللواء طيار مصطفى كامل شفيق[١٥]



(١٥) إعداد: مصطفى محمد عثمان سرى.

لقد كانت حرب السادس من أكتوبر خير مثل على شجاعة وقوة المحارب المصرى، ومن المعروف أن عوامل النصر - فى أى معركة ثلاثة إلا وهى التوفيق من الله سبحانه وتعالى وإمكانات السلاح وكفاءة الجندى، أما فى حرب أكتوبر ونظرًا للفرق الشاسع بين كفاءة السلاح المصرى والسلاح الإسرائيلى وتطوره وكفاءته ودعم أمريكا - وهى من القوة العظمى - لها، فقد كانت عوامل النصر أولًا التوفيق من الله ثانيًا كفاءة الجندى المصرى وثالثًا تأتى كفاءة السلاح، ففى هذه الحرب المجيدة برزت العديد من الشخصيات التى سيتذكرها التاريخ وكانت هى الأرض الخصبة التى أنبتت جيل من جند مصر الذين أكدوا أن جند مصر خير أجناد الأرض وأبطال قاموا بأعمال بطولية فداء لوطنهم، ولم ينتظروا أى شكر أو تقدير من أحد، ومن هؤلاء الأبطال البطل اللواء مصطفى كامل شفيق.. فلنتعرف عليه من قرب

اللواء الطيار أركان حرب مصطفى كامل شفيق رجل يهابه الموت.. على قدر كبير من الذكاء والشجاعة.. قائد من الطراز الاول.. ممن شاركوا فى حرب اليمن وحرب نيجيريا وحروب الاستنزاف ما بين ٦٧ و٧٣ وحرب أكتوبر ٧٣ على الطائرة القاذفة أليوشن

قام بانفرادات عديدة منها:

١- أول من ضرب داخل إسرائيل بعد نكسة ٦٧

الانفراد الأول: أول من ضرب داخل إسرائيل

بعد نكسة ٦٧ قام اللواء مصطفى شفيق بدخول إسرئيل وضرب مطار العريش وبيت الحاكم العسكرى باستخدام قاذفة القنابل ليوشن ٢٨؛ حيث كانت هذه المهمة شبه مستحيلة بسبب دفاعات إسرائيل المتقدمة وسلاح الجو الإسرائيلى الذى كان يعتبر من أقوى أسلحة الجو إن لم يكن الأقوى حيث قام بذلك على عدة مراحل:

المرحلة الأولى: بدأت مهمة اللواء مصطفى شفيق من مطار... منطلقًا إلى دمياط.

المرحلة الثانية: قام هذا البطل بالطيران على ارتفاع فى غاية الانخفاض حتى لا تراه قواعد الصواريخ ولا تلتقطه الرادارات الإسرائيلية و كان ذلك فى غاية الخطورة حيث من الممكن أن تتسبب المياه باختلال توازن الطائرة كما من الممكن أن تسبب عمى وقتى (black out) من الممكن أن يسبب تحطم الطائرة.

المرحلة الثالثة: قام هذا الرجل بدخول العريش وضرب مطار العريش وبيت الحاكم الإسرائيلى فى العريش فثارت الطائرات الإسرائيلية وقامت بمطاردة طائرته اليوشن ٢٨ الخاصة العائد من نفس طريق القدوم

المرحلة الرابعة : قام اللواء مصطفى شفيق بتفادى صواريخ وطلقات الطائرات الإسرائيلية محاولاً الوصول إلى الأراضى المصرية حتى يتلقى المساعدة من سلاح الجو المصرى.

المرحلة الخامسة: وصول سيادة اللواء إلى بر الأمان وتلقى المساعدات من الطائرات المصرية وسلاح الجو المصرى وهروب الطائرات الإسرائيلية من قواتنا الجوية

إذا قمنا بتحليل هذه العملية الحربية الفدائية والبطولية والانتحارية سنجد أن هذه العملية كانت تحتاج إلى قلب ميت وشجاعة لا متناهية وذكاء خارق.

فقد كان اللواء مصطفى شفيق يعلم أنه ٩٩٪ لن يرجع من هذه العملية، فإذا استطاع الهروب من الرادارات وقواعد الصواريخ الإسرائيلية فكان يعلم أنه من الصعب أن يهرب من الطائرات الإسرائيلية التى قامت بملاحقته أثناء عودته، مع ذلك فإنه من طلب بأداء هذه العملية مما يدل على شجاعته اللامتناهية وحبه للوطن.

و قد قام اثنان من الطيارين (عبد الجواد وأنيس خضير) بمحاولة قيام نفس العملية بعد اللواء مصطفى شفيق، ولكن كانت النتيجة وفاة عبد الجواد وسقوط أنيس خضير فى المياه وظل بها ١٨ ساعة مع مهاجمة الصيادين المحليين عليه

الانفراد الثانى: أول من قام بتحويل الطائرة القاذفة إلى مقاتلة.

أول من قام بالتحويل من قاذفة قنابل أليوشن -٢٨ إلى مقاتلة مثل الميج -٢١ بناء على طلبه الخاص فقد كان رجل يحب الخطر، ويبتسم فى وجه الموت، وكان فى ذلك صعوبة كبيرة حيث:

- القاذفات تقوم بضرب مكان معروف ومحدد ويعاون الطيار الملاح (naviga-tor) والمدفعجى (gunner) بحماية طائرتين إلى ثلاث طائرات مقاتلات.

- المقاتلات تقوم بالاشتباك المباشر مع الطائرات المعادية فى معارك ضارية تسمى (dog fight) حيث يحاول كل طيار بالإمساك بذيل الطائرة المعادية

- والاستطلاع تقوم بعمليات استكشافية انتحارية فى أماكن وجود العدو وأماكن يجهل الطيار ما فيها من دفاعات، فقد يعودون منها وقد لا يعودون.

كما كان هذا التغيير صعب بسبب اختلاف الاختصاص فتغيير الطراز يحتاج إلى جهد وتركيز عالٍ، فالاستطلاع من أعلى المستويات فى الطيران فهى تحتاج

إلى لياقة بدنية وسرعة رد فعل، كفاءة عالية فى الطيران، وذكاء.. كما تحتاج إلى دراسات طويلة صعبة ومعقدة.

وقام اللواء مصطفى شفيق بوضع رمز الهدهد على طائرة الاستطلاع الخاصة به إشارة لهدهد سيدنا سليمان - عليه السلام - أول من قام بالاستطلاع العالم مما يدل على الإيمان الشديد بوجود الله - سبحانه وتعالى -

وقد حصل اللواء مصطفى شفيق على العديد من النياشين على تفانيه فى أداء واجبه منها:

- وسام الشجاعة (مرتان).
- نوط الواجب.
- نوط التدريب.
- نوط الخدمة الطويلة.

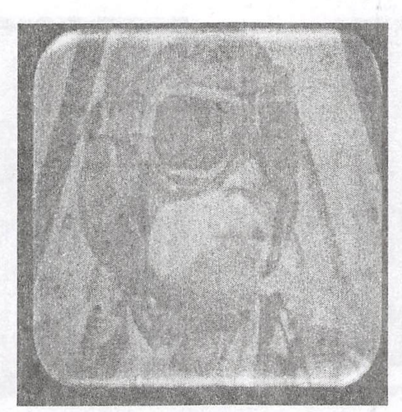
- كما تلقى العديد من النياشين والتكريمات من العديد من الدول الأجنبية والعربية التى عمل بها أثناء فترة خدمته.

ثم بعد توقيع اتفاقية السلام كلف سيادة اللواء بتقلد عدة مناصب منها مدير مكتب اتصالات باريس الخاص بالصفقات العسكرية، ثم سكرتير الرئيس مبارك للشئون العسكرية، ثم رئيسًا لشعبة التسليح الجوى.. وهى وظائف لا تمنح إلا لمن يتمتعون بثقة القيادات السياسية ممن يتوفر فيهم قدر عالٍ من الذكاء القيادة والحكمة.

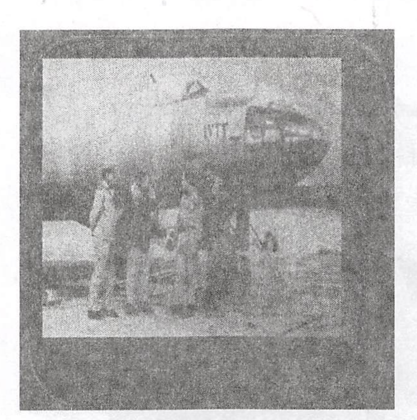
تلك كانت حياة بطل من أبطال أكتوبر ممن لا يجب أن تنسى أسماؤهم.، فيجب علينا معرفة هذه الشخصيات التاريخية الفدائية.. والتحلى بأخلاقهم ومواقفهم الشجاعة..

فإذا - لا قدر الله - قامت حرب مثل حرب أكتوبر، فهل أنت قادر على أن تكون مثل هؤلاء الأبطال....؟

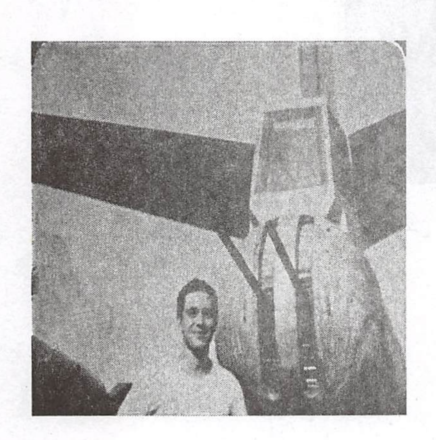
* *



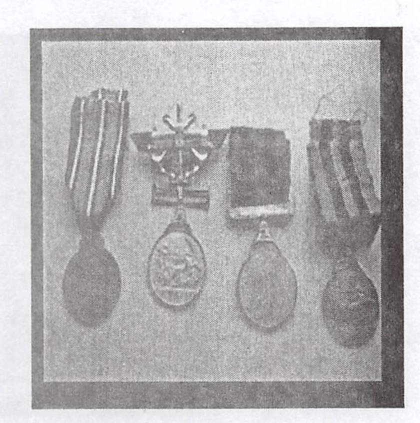
طيار القاذفات الأليوشن٢٨ مصطفى كامل

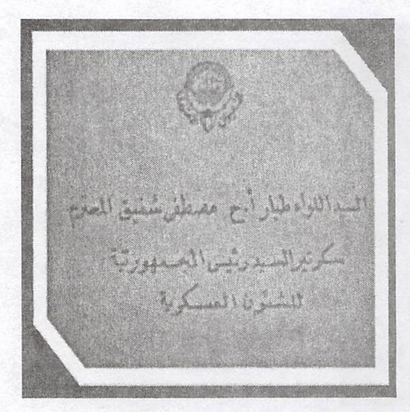


الطيار المقاتل مصطفى كامل بجوار طائرته القاذفة الأليوشن- ٢٨









الأوسمة والنياشين التى حصل عليها البطل

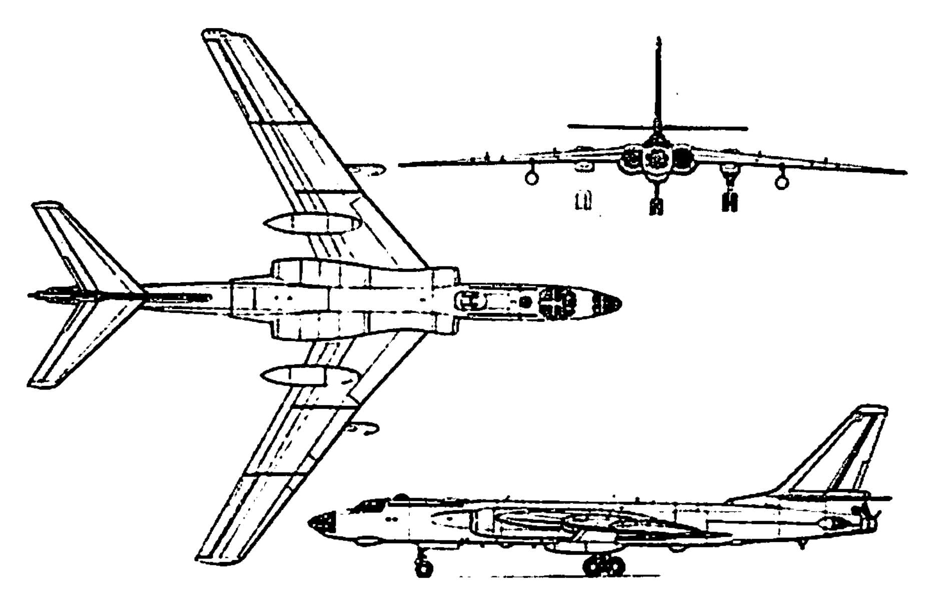


اللواء الطيار البطل مصطفى كامل وابتسامة الرضا بعد أن أدى واجبه

أبطال القاذفات التوبيلوف

T.U16



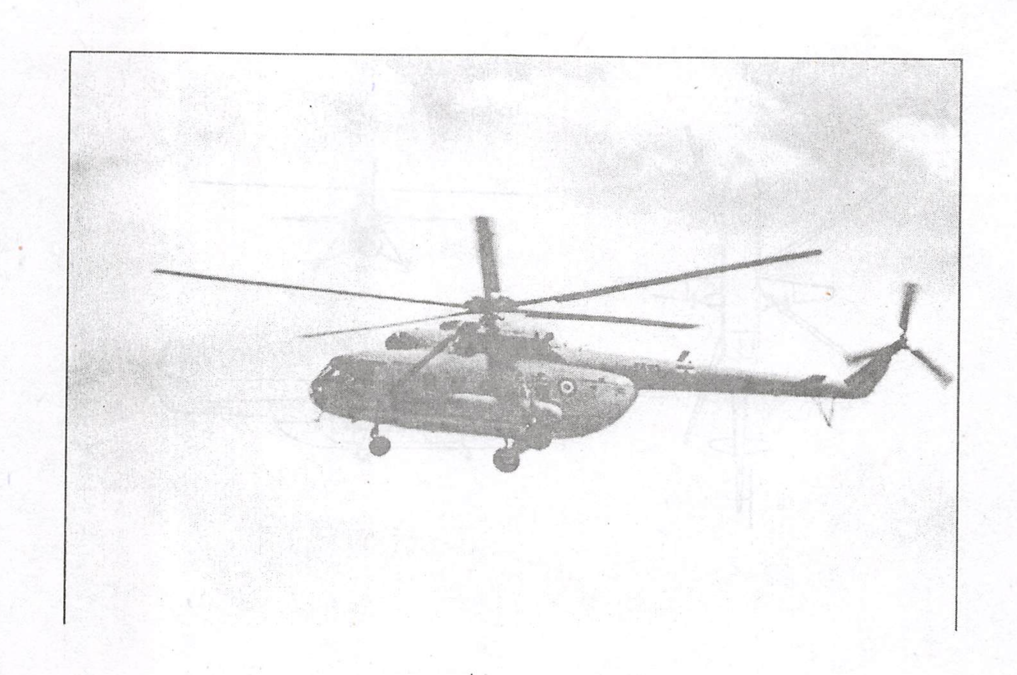


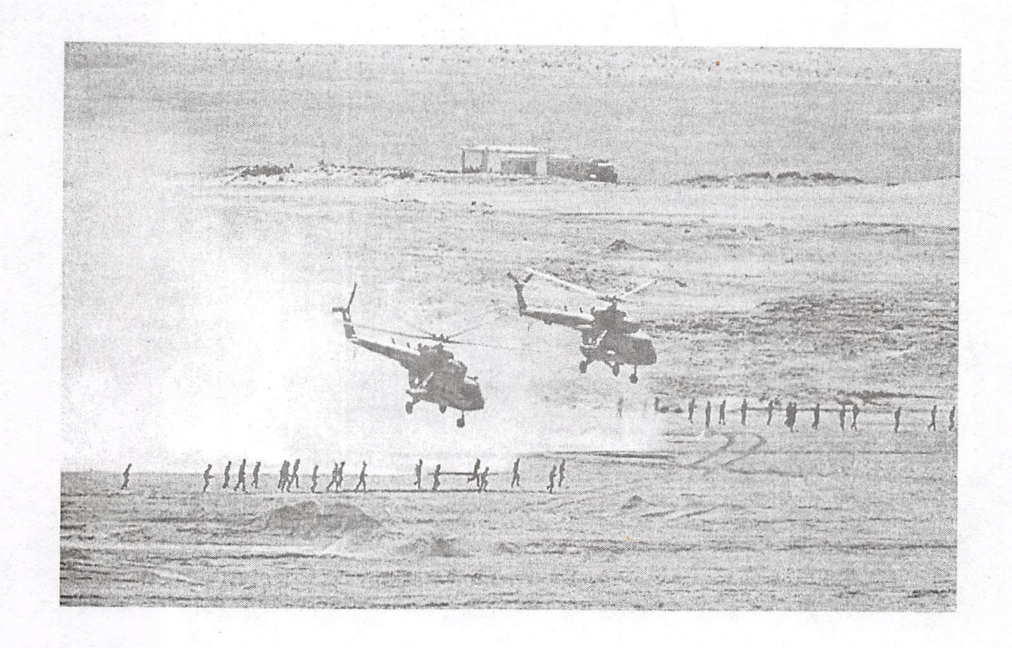
تى يو - ١٦ توبوليف، هى قاذفة قنابل ثنائية المحرك نفاثة كانت تستخدم من قبل لدى الاتحاد السوفيتى لمدة ٥٠ عاماً وما زالت تستخدم حتى اليوم لدى دول أخرى بالقوات الجوية الصينية والمصرية والعراقية والجورجية، ولقد تم صنع قرابة ١٥٠٩ طائرة من هذا النوع وكان لها دور فى حرب أكتوبر فى تدمير مراكز قيادة العدو فى سيناء لما تحمله من أوزان عالية من القنابل والمتفجرات.

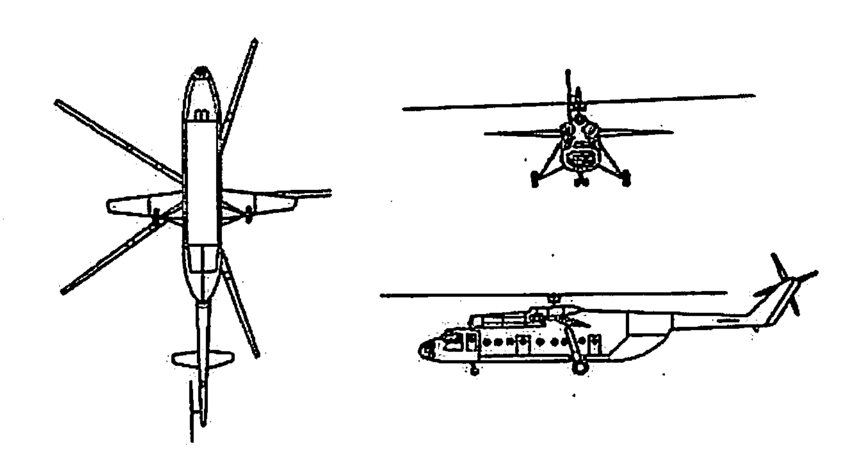
أبطال الهليوكوبتر

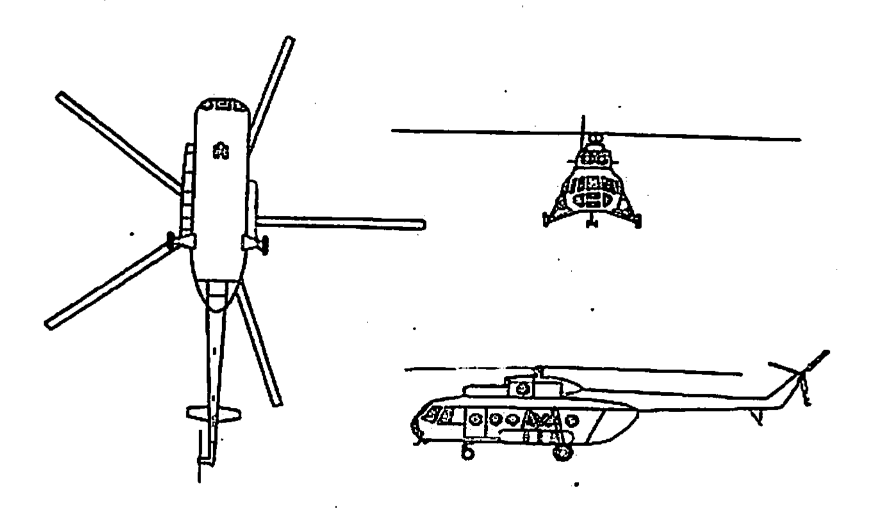
الطيار المقاتل محمد صلاح عارف

لواء أحمد بديع أبو شهبة









مى 8

دور الهيلوكوبتر فى حرب أكتوبر[١٦]

قامت طائرات الهليوكوبتر المصرية بأدوار إيجابية فعالة خلال حرب أكتوبر ١٩٧٣ .. فبعد أن كان دورها مقصورًا على نقل كبار القادة العسكريين بين الوحدات، أو إلقاء الهدايا على المواطنين فى الأعياد الوطنية فوق الميادين الرئيسية.. تم إسناد مهام قتالية معاونة للقوات المهاجمة فى حرب أكتوبر ١٩٧٣م.

ومن هذه المهام :

- إنزال قوات الصاعقة فى عمق سيناء فى التوقيتات والأماكن المخطط لها تمامًا مما كان له أكبر الأثر فى المعاونة فى عبور وحدات الجيش المصرى لقناة السويس، وبذلك أعطت القوات الجوية المصرية الدرس العملى فى تطبيق أسلوب الاقتحام الرأسى الفعال لأول مرة مستخدمة طائرات الهليوكوبتر حيث استخدمت كل من مصر وسورياطائرتى مى -٦ ومى-٨ القادرتين على نقل أفرد وعربات ومعدات.. فبعد بداية الضربة الجوية بثلاث ساعات وفى حوالى الخامسة والنصف بدأت مهمة الهليوكويتر بقوة ١٤٠ طائرة. والتى كان مقدرًا لها القيام بمهامها بمعاونة غطاء جوى من الطائرات المقاتلة، ولكن لظروف معينة نفذت طلعاتها بفردها، وحققت نتائج بطولية سواء على الجبهة المصرية أوالجبهة السورية.. حيث كان قد تم التخطيط لإنزال وحدات كاملة من رجال الصاعقة

---

(١٦) مقال للأستاذ/ أيمن محمد إسماعيل بالمركز القومى للبحوث (بإدارة رعاية العاملين).

بواسطة الهليوكوبتر فى عمق سيناء وذلك لبث الذعر فى خطوط مواصلاته، وتشتيت جهوده، وعرقلة وصول احتياطاته إلى ساحة المعركة. وعلى سبيل المثال القوات التى تم إبرارها جوًا خلال يوم السادس من أكتوبر فى المناطق المعادية وكانت تزيد عن فصيلة صاعقة تمكنت من إجبار لواء إسرائيلى مدرع كامل على التراجع ومنعته من اجتياز الممر الجبلى فى رأس سدر. كما تم أيضًا إبرار كتيبة صاعقة بواسطة طائرات الهليوكبتر فى الساعة الخامسة وخمس وأربعين دقيقة من يوم السادس من أكتوبر بمنطقة الرويسات. تركتها الهليوكوبتر وعادت إلى قواعدتها لتشتبك الكتيبة فى معارك انتحارية مسجلة ملحمة بطولية ضد لواءات العدو المدرعة المتحركة من عمق سيناء نحو القناة، كما نجحت القوات المصرية بإبرار جنود كوماندوز بأعداد كبيرة فى القسم الجنوبى من سيناء استطاعت العمل بكفاءة وخاصة بمنطقة شرم الشيخ، وشواطئ جنوب سيناء فقامت بقطع الطرق الرئيسية والفرعية، وبث الألغام فى المدقات، وعمل الكمائن، بالإضافة إلى إنزال بعض القوات على عدد من الطرق الاستراتيجية المؤدية إلى الممرات. وبذلك وبلغ عدد قوات الصاعقة التى تم إبرارها فى عمق سيناء فى أماكن متفرقة حتى قبل آخر ضوء يوم ٦ أكتوبر ١٩٧٣ أربع كتائب صاعقة.

- وفى الوقت نفسه على الجبهة السورية قامت الهليوكوبتر بإبرار قوات المغاوير (الصاعقة السورية) لمهاجمة جبل الشيخ الاستراتيجى، والاستيلاء على مركز مراقبة إسرائيلى مهم، فجردته القيادة الإسرائيلية من محطة الرادار وأجهزة الرصد المتطورة والمشرفة على سير العمليات.

- وعلى الجبهة المصرية واصلت الهليوكوبتر دورها فى إبرار قوات الصاعقة فى عمق سيناء جنوبًا وشمالاً ليلاً ونهارًا خلال أيام القتال بفضل تجهيزها للمهمات الليلية، والتى هى مجال عملها الرئيسى. وخلال مهامها القتالية تعرضت طائرات الهليوكوبتر لهجمات من الطائرات المقاتلة المعادية سواء خلال ذهابها أو عودتها، وفى إحدى المرات وأثناء العودة من إحدى مهام الإبرار بوسط سيناء وعلى ارتفاع منخفض تعرضت طائرة هليوكوبتر لموقف واجهت فيه إحدى طائرات الفانتوم وجهًا لوجه.. حدث ذلك عنما ارتفع طيار الهليوكوبتر لأعلى

لتفادى جبل أمامه فإذا به فى مواجهة طائرة فانتوم واحدة من أحدث وأقوى الطائرات المقاتلة فى العالم فى ذلك الوقت، وبسرعة بديهة عدّل وضع طائرته ليصوب إحدى صواريخه المضادة للدبابات نحو الطائرة المعادية فانفجرت فى التو ولم يتسن لطياريها القفز بمظلتيهما منها، وهذا إن دل فهو يدل على يقظة الطيار المصرى.

وقد بدأ الإعداد لظهور دور الهليوكوبتر فى المعاونة القتالية مع إعادة تنظيم وهيكلة القوات الجوية بعد هزيمة يونيو ١٩٦٧م وبالتحديد فى عام ١٩٦٩م عندما بدأ تدريب عدد كبير من الطيارين على الهليوكبتر لكى يكون لها دور حيوى مهم فى الحرب المقبلة، حيث كانت التدريبات مكثفة ومنها تدرب الطيار كيفية التصرف إذا واجهت طائرته الهليوكوبتر طائرة معادية مقاتلة، وتفادى إصابتها له، وكان ذلك يتم بتكتيك معين وسرعات معينة مع تغيير الاتجاه، والارتفاع فى وقت معين بحيث تجد المقاتلات العادية صعوبة فى إصابة الهليوكوبتر، وقد تم تدريب الهليوكوبتر على ذلك التكتيك أمام طائرات الميج -٢١، والميراج المصرية مما أسهم إلى حد كبير فى تعرضها لخسائر خلال مواجهتها للفانتوم، والتى مكنت إحدى هذه الطائرات الهليوكوبتر ولأول مرة من إسقاط إحدى طائرات الفانتوم وهى أحدث وأقوى طائرة قتال أمريكية فى ذلك الحين.

وإلى جانب الدور الرئيسى للهليوكوبتر فى إبرار قوات الصاعقة خلف خطوط العدو، فقد شاركت أيضًا فى الحرب بدور متميز وفعال من خلال القيام بعدد من المهام الحيوية يمكن ذكرها فيما يلى:

١) تكوين احتياطى هليوكوبتر مضاد للدبابات تم تسليحه بالصواريخ الموجهة المضادة للدبابات، وبالرشاشات الثقيلة المضادة لعناصر المشاة، وبذلك فقد ظهرت الهليوكوبتر فى ١٩٧٣ م كسلاح هجومى مقاتل، وكانت بذلك إحدى نوعيات الأسلحة التى أثبتت تفوقها فى الأداء.

٢) تجهيز بعضها لمعاونة ودعم القوات البحرية فى مهامها، وذلك بتزويدها بتسليح خاص مضاد للغواصات مما كان له دور مهم فى حماية سواحلنا.

٣) مد وحدات الصاعقة طوال أيام القتال بتجهيزاتها واحتياجاتها لمواصلة الحرب ليل نهار وذلك فى أشق الظروف، وأشدها صعوبة.

٤) القيام بمهمة شديدة الحيوية وهى نقل كميات كبيرة من الدم، والطعام، والمياه، ومستلزمات القوات المحاصرة بالجيش الثالث الميدانى ويذكر هنا الطيار المقاتل الرائد أحمد بديع أبو شهبة الذى أدى دوره فى ظروف بالغة الصعوبة للوصول إلى قوات الجيش الثالث بدون أجهزة ملاحية معاونة لكى يتجنب تصنت أجهزة طائرات العدو عليه، وفى ظل وجود قوات معادية فى الجو كانت تطلق قذائفها المضيئة لتتمكن من تحديد مكانه وإصابة طائرته، كما أنه طار على ارتفاع عال جدًا بلغ حوالى ألفى قدم، وبعد أن أدى مهمته فى توصيل حمولته، وأثناء العودة واجهته طائرة معادية أطلقت عليه نيرانها فأصابت طائرته إصابات طفيفة كانت بعيدة عن خزان وقود طائرته، وتمكن بمهارة فائقة بالطيران فى خط متعرج على شكل زجزاج لتضليل الطائرات المعادية حتى تمكن من الوصول إلى قاعدته بعد أن أدى مهمته بنجاح، وبذلك استحق الحصول على وسام نجمة الشرف عن مجموعة الطلعات التى قام بها ومنها هذه الطلعة المميزة إلى الجيش الثالث الميدانى فى حرب أكتوبر.

٥) إسعاف وإنقاذ جرحى الحرب وخصوصًا من ذوى الحالات الحرجة بإخلائهم من الميدان ونقلهم إلى المستشفيات الرئيسية، والتى تم تجهيزها بمهابط خاصة بالهليوكوبتر.

فتحية من القلب لأبطالنا من نسور الجو قائدى الهليوكوبتر فى حرب أكتوبر ٧٣ وإلى كل نسور الجو، وإلى كل جندى قاتل لاسترداد حبة رمل طاهرة من رمال أرض سيناء الغالية.




١٠٤٨

الطيار المقاتل محمد صلاح عارف



تخرج فى الكلية الجوية عام ١٩٦٧ من الدفعة رقم ١٨ طيارين، التحق بعد تخرجه مباشرة بأسراب النقل الجوى بالقوات الجوية المصرية، ثم التحق بأسراب الهليكوبتر بعد مضى عدة شهور فى أسراب النقل والمواصلات، وكانت أول طائرة هليكوبتر يطير عليها الطيار محمد عارف من طراز (مى-٤) ومن ثم الطائرة الهليكوبتر من طراز (مى-٨)، وكانت الطائرة الهليكوبتر من نوع (مى-٤) هى العمود الفقرى لأسراب الهليكوبتر فى مصر فى ذلك الوقت، و كانت الطائرة الهليكوبتر من الطراز السابق ثقيلة الوزن وصعبة الطيران والتحكم فيها، ومن المدرسين المعلمين للطيار محمد عارف كل من الطيار طلعت توفيق معلم الهليكوبتر ومعه العميد طيار سعد الجوهرى والطيار البطل الشهير جلال النادى، وكل هؤلاء طيارون معلمون وأساتذة فى أسراب الهليكوبتر العاملة بالقوات الجوية المصرية وكانت معظم أسراب الهليكوبتر تعمل فى حرب اليمن ثم حدثت نكسة حرب عام ١٩٦٧ ولم يشارك الطيار محمد عارف فى عمليات حرب عام ١٩٦٧ حيث لم تشارك أسراب الهليكوبتر فيها، لكن بدا دور الهليكوبتر ينمو بعد النكسة مباشرة، وقد كان الطيارون المصريون يخشون النزول للشارع بملابسهم الرسمية حتى لا يسخر منهم الناس، فقد بثت إسرائيل إشاعات عن أن الطيارين المصريين وقت الحرب كانوا فى حفلة ماجنة، وأن الطيارين المصريين لم يشاركوا بدور فعال فى الحرب وصد الهجوم الجوى المعادى، وكان سريان الإشاعات مصدر إحباط ومثار سخرية من الناس على الطيارين، وكل هذا بالإضافة للهزيمة العسكرية كان حملًا ثقيلًا على الطيارين المصريين الذين تحملوا سبب الهزيمة فى حرب لم

يخوضوها ومعركة لم يشاركوا فيها بالشكل الفعال وكما ينبغى لهم، ولم تتح لهم فرصة المشاركة بفاعلية وبالشكل الصحيح المنظم وفق خطة منظمة، لهذا كان الطيارون المصريون يعانون من آثار نفسية كبيرة للهزيمة أكثر من غيرهم، وتم تحميلهم أكثر مما حدث بالفعل.

تم الانتهاء من فرقة تدريب طائرة الهليكوبتر من طراز (مى-٤) فى أواخر عام ١٩٦٧، وأصبح الطيار المقاتل محمد صلاح عارف يطير عليها بشكل محترف، وفى عام ١٩٦٨ سافر كل من الطيارين طلعت توفيق وجلال النادى لروسيا للتدريب على الطائرة الهليكوبتر الجديدة من طراز (مى-٨)، وعادوا لتشكيل أول سرب من الطائرة الجديدة التى تدخل الخدمة بالقوات الجوية المصرية لأول مرة، وتم اختيار أسماء الطيارين فى أول سرب لهذه الطائرة والذى تشكل فى مطار.... من طيارى أول سرب هليكوبتر من طراز (مى-٨) كل من زكى السودانى وفريد سليم وجلال النادى وعادل حسن وسمير عبد السلام وعلى الشناوى وهاشم القزاز وحسين النمر ومحمد فهيم الجندى وأشرف منصور وماهر ندى وخالد هويدى ومحمد صلاح عارف وحسن خاطر وصفوت إمبابى، والملاحين كل نبيل طه وحمزة عمارة وأحمد همت الأتريبى وحسنى غريانى، كما وصل فى عام ١٩٦٨ سرب جديد من طائرات الهليكوبتر (مى-٦)، تجمع الطائرة الجديدة من طراز (مى-٨) مميزات عديدة منها السعة الكبيرة فهى تستطيع حمل حوالى ٢٤ جنديًا بمعداتهم، وتتميز بسرعة مناسبة جدًا للعمليات، وتتنوع فى التسليح حيث تتسلح بصواريخ غير موجهه للقصف المساحى وقصف المدرعات وتحمل مدافع، وتتمتع بمرونة الحركة والطيران وبها طيار آلى وهذه بالتحديد ميزه جديدة لم تكن موجودة من قبل فى الطرازات القديمة، ولهذا حازت هذه الطائرة الهليكوبتر الجديدة على استحسان القيادة والطيارين، وأصبحت عصب العمليات الحربية فى حربى الاستنزاف وبعد ذلك أكتوبر، واستطاعت مصر الحصول من روسيا على أعداد كبيرة من هذه الطائرة الجديدة، والتى تناسب مسرح العمليات وتناسب التوجهات الجديدة للقيادة والخطط الجديدة التى يخطط لها الجيش المصرى لاستعادة سيناء المحتلة.

بدا التدريب فى أسراب طائرات الهليكوبتر الجديدة من طراز (مى-٨) على عمليات الإبرار النهارى والليلى، وكيفية استخدام التسليح المختلف للطائرة فى العمليات الحربية، الأمر الثالث كيفية الطيران لفترات طويلة ليلاً وعلى أهداف غير معلومة والنزول فى أرض غير مستطلعة أو معروفة، وبدأت التدريبات المكثفة والمستمرة ولم يكن يوجد فى وقتها خبراء روس حتى وصلوا فى عام ١٩٦٩، ولم يكن للخبراء الروس لهم أهمية كبيرة فى التدريبات وكان فى السرب خبيرون من الخبراء الروس، و كان من بين الخبراء الروس جواسيس لإسرائيل يمدونهم بكل المعلومات عن الطيارين المصريين ومستوى التدريب والعمليات المخطط القيام بها، كانت التدريبات شاقة ومستمرة ليلًا ونهارًا وكل طاقم طائرة يطير ويتدرب بشكل جماعى، وكان التدريب على الإبرار الجوى مستمرًا لأهميته فى خطط العمليات المقبلة، ومعنى الإبرار هو نقل القوات من بر إلى بر آخر بينهما مانع مائى، ومن أنواع الإبرار المختلفة الإبرار التكتيكى والتعبوى والاستراتيجى، وكان التركيز على الإبرار التعبوى بالتحديد لأنه الأهم للقوات المصرية، وكانت تحدث خسائر فى أثناء العمليات التدريبية خاصة أثناء الليل، وكان التركيز على عمليات الإبرار الليلى أكثر، حتى إن عدد ساعات الطيران للطيارين خلال الطيران الليلى كان أكثر من الطيران النهارى بكثير، وكان يتم التدريب على الإبرار فى أراضى شبيه بالأراضى التى ستتم فيها العمليات فى ما بعد داخل سيناء، وكان يتم التدريب فى مناطق مجهزة تحاكى الواقع الذى سيحدث بالدقة، وأفرز هذا التدريب على نمو قدرات الطيارين فأصبح الطيارون المساعدون كباتن أو طيارين رئيسيين، وظهر لهم طيارين مساعدون آخرون وبدأ نمو جيل قوى من طيارى الهليكوبتر المقاتلين الشجعان، وبدأ تشكيل أسراب جديدة ثم تشكل لواء جوى من طائرات (مى-٨)، ثم بدأ تشكيل لواء آخر وهكذا نمو سلاح الهليكوبتر بشكل مطرد وسريع.

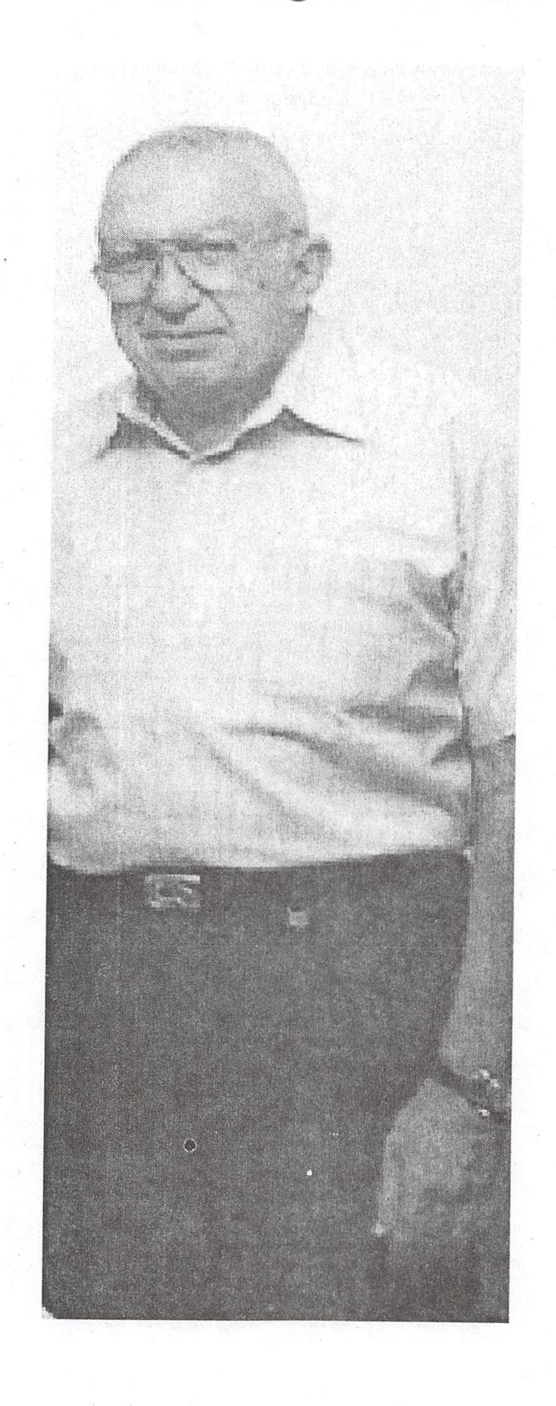
شاركت طائرات الهليكوبتر من طراز (مى-٨) فى عمليات حرب الاستنزاف بفعالية شديدة، وتم قصف معسكر مصفق داخل سيناء بثلاث طائرات وهى من العمليات الهجومية للهليكوبتر، كما شاركت أسراب الهليكوبتر فى عمليات القوات

الخاصة والصاعقة بشكل فعال، وكان هناك تنسيق تام وكامل بين طيارى الهليكوبتر وبين قيادات وضباط الصاعقة من كل الفصائل والفرق داخل الجيش المصرى، وكم من عمليات خلف خطوط العدو قامت بها المجموعة ٣٩ قتال بمساعدة طائرات الهليكوبتر من طراز (مى-٨) بالتحديد، كما كانت الهليكوبتر تستخدم فى عمليات النقل ومن المفارقات الطريفة إن الطيار محمد صلاح عارف قام بنقل طيار إسرائيلى أسير تم إسقاطه فى معركة جوية فوق مطار...، وكان فى مطار... وتم نقله من مطار... للمخابرات فيما بعد، كان الطيار محمد صلاح عارف يعرف المقاتل الشجاع البطل إبراهيم الرفاعى، وشارك مع مجموعته فى عمليات كثيرة حيث يقوم بنقلهم لمواقع العمليات.

قام الطيار محمد صلاح عارف بإبرار ثلاث مجموعات صاعقة يوم السادس من أكتوبر فى ثلاث مناطق مختلفة داخل سيناء، وعاد من هذه الطلعة الخطيرة للمطار، لكن فى طريق عودته قامت كتيبة دفاع جوى معادية بإطلاق صواريخ عليه لكنها لم تصبه حيث استطاع الإفلات منها، فقد تدرب على ذلك جيداً خلال حرب الاستنزاف وفترة الإعداد لحرب أكتوبر، ثم شارك الطيار محمد مع باقى زملائه فى أسراب الهليكوبتر فى العمليات الحربية خلال حرب أكتوبر والتى استمرت حتى نهاية الحرب، وكان من أهمها عمليات النقل المستمرة للقوات ونقل الذخائر والمعدات الحربية للجيوش الميدانية.

إنه سجل الفخار لهذا الطيار المقاتل البطل الشجاع محمد صلاح عارف... ليعرف الأبناء ماذا فعل الآباء والأجداد.

اللواء أحمد بديع أبو شهبة



يسرد تاريخ حياته الحافلة قائلاً :

التحقت بالكلية الجوية فى مارس عام ١٩٦٤ وتخرجت فى يوليو ١٩٦٧، بعد التخرج تم توزيعى على المقاتلات وكنت مرشحًا للتدريس بالكلية، ثم أنهيت فرقة مقاتلات على الميج -١٥ (ثنائية المقعد)، ولظروف صحية تركت المقاتلات وانتقلت إلى القاذفات اليوشن-٢٨ فى... وكنا ٥ طيارين فى تلك الفرقة.

وفى تلك الفترة حدث التصعيد من أخبار الحشود الإسرائيلية على الحدود السوريه ثم إعلان مصر المساندة لسوريا والحشد ورفع حالة الطوارئ للقوات المسلحه وتم إيقاف التدريب وتم تكليفنا بمهمه الدفاع السلبى وهو عبارة عن إسعاف وإنقاذ والإيواء، والدشم.

وكنا نرى دشم المقاتلات والقاذفات عبارة عن شكائر رمل على شكل حرف يو وتدخل الطائرة من فتحتها، وكان ذلك مخالف لما كان يعرف من دشم الخرسانية، وعندما سألنا عن الدشم الخرسانية لحماية الطائرات قالوا لنا إن الميزانية لا تسمح والموضوع مرفوض من القيادة العليا.

وفى يوم٥يونيو صباحًا شعرنا بصوت مقاتلات على ارتفاع منخفض جدًا وبسرعات عاليه، فى البداية اعتقدنا أنها مقاتلات ميج -٢١ تخترق حاجز الصوت، ولكننا فوجئنا أنها اسرائيلية فوق المطار وقاموا بضرب الممر الرئيسى والممرات الفرعية والطائرات التى كانت على جانب الممر، وشاهدت طائرات أليوشن وهى تضرب، وكانت محملة بالوقود والذخائر، ومن شدة انفجارها كانت

ترتفع فالهواء بسبب انفجارات الذخيره التى بها، وكانت تلك الطائرة بها كابينة للطيار وآخر للملاح وآخر للمدفعجى.

ثم بدأوا فى ضرب الهناجر وبرج المراقبة والممرات، ثم جاءت الموجة الثانية، ولكنها لم تجد شيئًا لتضربه فقد قامت الموجة الأولى بالمهمة كاملة ولم تترك شيئًا.

وكان حول المطار دفاع جوى عبارة عن مدافع م/ط ولكنها كانت غير فعالة ونسبة إصابتها ومداها قليل.

وكنت حتى تلك اللحظة على اقتناع كامل أن تلك الطائرات التى هاجمت المطار أمريكية وليست إسرائيلية، وكانت تقارير المخابرات والإذاعة فى تلك الفتره تقول إن إسرائيل ليست لديها القدرة على مهاجمتنا بسبب قلة الطائرات وعدد الطيارين، وكان ذلك تقليل كبير من حجم القوة الإسرائيلية الحقيقة ووصل هذا الاقتناع إلى كل الطيارين بالأسراب.

فى أثناء الضرب أقلعت مقاتلتين ميج -٢١ من على الممر الفرعى وهم الحالة الأولى، وكان منهم الطيار جورج طوسه اشتبك مع مقاتلات إسرائيلية وأسقط إحداها، ثم تم ضربه وقفز فسقط على سور المطار، فنقلناه إلى مستشفى القصاصين وكانت المسافة ليست كبيرة، ولكن لسوء حالة الطريق كان يحدث اهتزاز مستمر وكان هذا يسبب ألمًا كبيرًا لجورج طوسه ولكنه كان سعيد جدًا؛ لأنه استطاع أن يسقط طائرة إسرائيلية، ثم جاءت أوامر بتجميع الطيارين فى فندق بالإسماعيلية، ثم بدأ بعد ذلك تأتى المخابرات والشرطة العسكرية تأخذ بعض الطيارين الذين قد تم إصلاح مطاراتهم للقيام بطلعات، ولكنها كانت طلعات فردية ومنهم من لم يعد بعد ذلك.

ثم بدأ بشكل مشدد تأمين الفندق وإغلاق الطرق حوله لتأمينه.

وبدأنا نسمع الإذاعات ونعرف حقيقة الأمر من أننا قد تعرضنا لضربة قاسية جدًا، وأن الشحن الذى كان يحدث لنا ليس حقيقيًا.

بعدها بدأ توزيع لطيارين، فتم توزيعى على مطار...، وبعدها جاء تنحى عبدالناصر ثم عدوله عن التنحى، وخلال أحداث تلك الفترة كان مازال لدينا روح معنوية مرتفعة ورغبة بالقتال، بعدها تم توزيعنا على الأسراب ولم نكن قد أكملنا فرقة اليوشن -٢٨.

سمعنا أن هناك تخطيطًا لإنشاء أسراب هليوكوبتر بشكل حقيقى، إذ كان دورها قبل النكسة هو بالاحتفالات والاستعراضات وإلقاء الهدايا فقط، وكنا نملك طائرات مى-١ ومى-٤، لكن بعد النكسة حدث تحول كبير بالهل وجاءت إلينا المى-٨ ومعها خبراء روس للاستفادة من إمكانات الطائرة.

ثم بدأنا فى توزيع الطائرات بين المطارات حتى لا يتم ضربها فكنا ننتقل من الماظه إلى كوم أوشيم وإمبابة بحيث يصعب ضرب الطائرات..

بدأنا بالتدريب على الطائرة بمصر وكان معنا خبراء روس وتم تشكيل، واشتركنا فى عمليات الاستنزاف وكنا بشكل أساسى نقوم بإبرار القوات الخاصه بسيناء ومنها المجموعة ٣٩ قتال بشكل خاص؛ حيث تقوم بنصب قواذف الكاتيوشا وضبطها بوقت معين تبدأ منه الضرب، وكثير من تلك العمليات، وبعضها تم إلغاؤه، من ضمنها عمليه كنت بها وعندما عبرنا خليج السويس وعلى مشارف سيناء جاءنا أمر بالعودة بسبب اكتشاف الإسرائيليين للعملية من خلال التصنت اللاسلكى، وكانت عمليات الاستنزاف بشكل عام تتم ليلاً.

بعد انتهاء حرب الاستنزاف بدأ التدريب المركز على المى٨ وخصوصًا الطيران الليلى، لأنها كانت لا تملك أجهزة ملاحية تساعدها للطيران ليلى وكنا نعتمد على الاتجاه والتوقيت ووصلنا إلى مرحلة النزول فى أرض لم تستطلع من قبل ليلا لعمل إبرار.

وكانو يقولون لنا إن هناك دولتين مجنونتين هم من يتدربون على ذلك النوع هما مصر وإسرائيل، لكن بشكل عام كان لدينا المى -٦ والمى -٨ بالهليكوبتر، لكن المى-٨ كانت العمود الفقرى للهليكوبتر، إذ كانت ذا مناورة عالية بخلاف المى٦ والمى-٨ تتوقف حمولتها على المدى الذى ستصل إليه.

وهناك طلعة لن أنساها كانت فى عام١٩٧١، إذ كان لدينا بشكل دائم طائرتين مى-٨ بالغردقة بغرض مقاومة أى إبرار يحدث على غرار الهجوم على شدوان، وكان لدينا طاقمان هناك لم يتدربوا منذ فترة على الطيران الليلى وكنت قائد السرب بالإنابة ومدرسًا ليليًا، وكان قائد الفرقة... هل اللواء نبيل كامل قد حدد تعليمات محدده منها منع الهبوط الهل بجزيرة شدوان لأنها عبارة عن مجموعة من الجبال وصخور، وبها مهبط بالجنوب لم ينزل به أحد من قبل وحذرنا من الهبوط فيه.

وعندما ذهبت إلى الغردقة قمت بالطيران مع الأطقم ليومين، وقبل أن أسافر بيوم واحد اتصل بى ليلاً قائد منطقة البحر الأحمر العسكرية وقال لى إن هناك أفرادًا بالجزيرة قد انفجر بسيارتهم لغم من مخلفات العدوان الإسرائيلى على الجزيرة وبهم حالتان بإصابات خطيرة، وأن لم ينقلوا قبل الصباح سيموتون، ومن ذوق وأدب الرجل قال لى إن لديه نسخة من تعليمات قائد الفرقه١١٩ بعدم النزول بشدوان، وأضاف: (ولكنى أخبرتك إن كان بإمكانك فعل شىء).

كانت هناك طائرتا هليكوبتر فى مطار الغردقة تعمل بشكل دائم هناك، وذهب طيار الهليكوبتر البطل أحمد أبو شهبة لطيارى هاتين الطائرتين الهليكوبتر لتدريبهم على الطيران الليلى هناك فى مطار الغردقة.

و كانت الأوامر صارمة وهى ممنوع هبوط أى طائرات هليكوبتر فى جزيرة شدوان؛ لأنها منطقة صخرية وعرة،و ممنوع هبوط أى طائرات هليكوبتر فيها للخطورة الشديدة جدًا واحتمال حدوث حوادث طيران، وهذه تعليمات مشددة صارمة وواضحة لجميع الطيارين مباشرة من قائد فرقة الهليكوبتر.

بعد انتهاء الطيار أحمد أبو شهبة من تدريب الطيارين فى مطار... وقد أظلم الليل عليه هناك،

استلم هاتفيًا أوامر مباشرة صريحة من قائد منطقة البحر الأحمر العسكرية، كان الموقف فى جزيرة شدوان أنها تحت سيطرة القوات المصرية وقد حدث أن انفجر لغم مجهول فى إحدى المجموعات القتالية فى الجزيرة أثناء سيرهم

بسيارته، ومات اثنان من الجنود المصريين وهناك خمسة جرحى مصابين بجروح خطيرة جدًا وحالتهم حرجة، طلب قائد منطقة البحر الأحمر من الطيار أحمد أبو شهبه الطيران والوصول لجزيرة شدوان لنقل الجنود المصابين الخمسة فى أسرع وقت ممكن، لأن حالتهم خطيرة جدًا ولا تسمح بالانتظار لوقت طويل، وكان الوقت ليلاً والأوامر مشددة لدى طيارى الهليكوبتر بعدم هبوط طائرات الهليكوبتر فى جزيرة شدوان لا نهارًا ولا ليلاً بأى حال، كان رجاء من قائد المنطقة العسكرية وغير ملزم للطيار أحمد أبى شهبة، مع اعتراف قائد منطقة البحر الأحمر العسكرية أنه يعلم التعليمات التى لدى طيارى الهليكوبتر حول عدم الهبوط فى جزيرة شدوان، لكن قام الطيار أحمد أبو شهبة بالاتصال بقائد المنطقة الجوية لسؤاله وطلب مشورته حول هذا الموقف الصعب، طلعة إنقاذ للهليكوبتر رائعة انطلاقًا من مطار الغردقة.

كان الطيار أحمد أبو شهبة حائرًا بين الواجب الإنسانى الذى يحتم عليه إنقاذ هؤلاء الجنود المصريين المصابين بجروح خطيرة، وبين طاعته للأوامر المشددة من قيادته بعدم الهبوط فى جزيرة شدوان، كانت الأجواء مقمرة فى هذه الليلة والجو صافيًا ويسمح بالطيران والمحاولة، فطلب الطيار أحمد أبو شهبه من قائد المنطقة الجوية بمحاولة الطيران والهبوط عله ينجح وينقذ الجنود المصابين الخمسة.

و انطلق الطيار الشهم أحمد أبو شهبة ونجح فى الهبوط بطائرته الهليكوبتر فى جزيرة شدوان ليلاً فوق الأراضى الوعرة رغم خطورة الأمر، و تمت عملية النقل بنجاح للجنود المصريين المصابين الخمسة وإنقاذهم للعلاج بسرعة.

و الطريف أن هذه الطلعة بالتحديد نال عنها الطيار أحمد أبو شهبة خطاب شكر من منطقة البحر الأحمر العسكرية إلى جانب خطاب لفت نظر وتحذير من قيادة فرقة الهليكوبتر لمخالفته أوامر الطيران الصارمة التى يعلمها جيدًا.

وعن ذكرياته فى حرب أكتوبر يقول:

أول مهمة انتحارية:

يوم ٥ أكتوبر كان هناك سريا هيليكوبتر فى الجنوب فصدرت الأوامر لمجموعة منا بالانتقال والتمركز فى مطار... فأحسسنا أن هناك شيئًا ما.

فى صباح يوم ٦ أكتوبر - وكنت برتبة رائد طيار- أخبرونا بموعد الضربة الجوية وأعطوا كلاً منا المهمة المطلوبة منه، وكانت قد حدثت تنقلات للأسراب حسب المهام المطلوبة من كل سرب واقترابه من الهدف المطلوب التعامل معه حتى يوفر الوقود.

كانت مهمة الهيلكوبتر ستبدأ الساعة الخامسة والنصف؛ أى بعد الضربة الجوية بثلاث ساعات تقريبًا مع غطاء جوى من الطائرات المقاتلة، ولكن لظروف معينة نفذت الهيليكوبتر طلعتها بمفردها... وحققت بطولات.

و كان دورى تنفيذ طلعات خاصة جدًا.. كنت أول يوم سأنقل مجموعة من قوات الصاعقة المدربة تدريبًا عاليًا جدًا من مجموعة الشهيد إبراهيم الرفاعى - رحمه الله، لإنزالهم خلف خطوط العدو فى عمق كبير وهم يعلمون جيدًا أنه لا توجد قوات مصرية أخرى ستلحق بهم أو تعود إليهم حتى وإن حدث تطوير الهجوم.

كانوا سينزلون فى جنوب العريش فى منطقة اسمها "جبال بركة"، وهى منطقة فيها كهوف ومغارات لتكون لديهم فرصة للاختباء عن عيون العدو... وكان دورهم الرئيسى استطلاعًا مبكرًا وتبليغ القيادة المصرية بتحركات العدو البرية من مدرعات وخلافه..

وكذلك التبليغ عن خروج أى طائرات من مطار العريش حتى يكون لدى القيادة علم وتتصرف بناء على ذلك.

كانت هناك مجموعة مزودة بأجهزة اتصال وطعام وشراب وكل ما يحتاجونه وكان معهم دليل عربى من البدو حتى يحدد لهم مكان الإنزال فى منطقة الجبال

وكانوا ينزلون لضرب العربات المدرعة وزرع الألغام، ثم يعودون إلى الكهوف قبل الفجر والبقاء فيها خلال النهار ثم يكررون نفس الأعمال فى الليل.. وكانت مهمتهم عبارة عن عملية انتحارية.

كانت التعليمات أن يقلع قبلى سرب الهليكوبتر وينفذ إبرارًا لقواتنا خلف خطوط العدو فى منطقة "تمادا"، ثم أقلع أنا وراء هذا السرب الساعة الخامسة والنصف تقريبًا وأكمل إلى جنوب العريش.

أقلع هذا السرب فى تشكيل من ٩ طائرات وأنا وراءه بمسافة قليلة وقبل منطقة الإبرار لهذا السرب فى تمادا بحوالى ١٥ كلم فوجئنا بطائرتين إسرائيليتين تضربان آخر طائرتى هيليكوبتر من تشكيلنا الذى أمامى لكن الحمد لله لم نصب لأننا كنا على ارتفاع منخفض، وعندما رأيتهم بعينى أعطيت إنذارًا لقائد التشكيل فتفرقت الطائرات الهيليكوبتر وتعامل كل طيار هيليكوبتر مع الطائرات المعادية بطريقته حتى لا تضربه.

هذه المناورات أضاعت حوالى ٨ دقائق من وقت المهمة وكان معى خزان وقود احتياطى؛ لأن مسافتى كانت أبعد من مسافة طائرات السرب التسع فأكملت رحلتى وفى طريقى شاهدت منظرًا جميلاً جدًا لن أنساه فى حياتى، وجدت ٤ طائرات سوخوى مصرية تضرب موقعًا إسرائيليًا وينفذون ذلك فى شكل دائرة رأسية، طائرة تضرب الموقع ثم ترتفع لأعلى عائدة إلى الخلف ثم تدخل خلفها الطائرة الثانية وتنفذ نفس الشىء وهكذا بالنسبة للطائرة الثالثة والرابعة حتى اشتعلت النيران فى الموقع كله، وكانت الطائرات تنفذ ما يشبه دوران الساقية، هذه الطائرات رفعت روحنا المعنوية جدًا.

و قبل وصولى إلى منطقة الإبرار حل الظلام فكان لا بد أن أرتفع لأعلى لأننى مقبل على منطقة جبال، وبمجرد أن ارتفعت ظهرت على الرادار المعادى وفوجئت بطائرات اعتراضية ألقت قنابل مضيئة فى الجو لتحديد مكانى ومحاولة ضربى، والحمد لله أفادتنى هذه القنابل المضيئة حيث أضاءت المكان وعرفت أننى فى بحيرة البردويل وعندما وصلت إلى منطقة الجبال ارتفعت قليلاً وبدأت أبحث عن

منطقة النزول ومعى الدليل من بدو سيناء حتى وجدناها وتم إنزال المجموعة التى كانت معى بما معهم من صواريخ لضرب الطيران المعادى المنخفض وعلمت بعد ذلك أنهم ضربوا طائرات إسرائيلية كانت فى مطار العريش.

كانت مجموعة الصاعقة هذه متحمسة جدًا ومدربة على أعلى مستوى ويعرفون قيمة المهمة التى سينفذونها ومعنى الشهادة ويكفى أنهم كانوا يعلمون قبل هذه الطلعة أنه لن تصل إليهم أية مساعدات فكان اعتمادهم على الله تعالى أولاً ثم على أنفسهم وتدريباتهم.

و عندما هاجمتنا الطائرات الإسرائيلية قبل وصولنا إلى منطقة الجبال لم أشعر أن احدًا منهم اهتز أو أصابه الخوف، بل كانوا كلهم إيمان ويعرفون أن العمر واحد والرب واحد.

وصلنا إلى بركة جنوب العريش وفى تقديرى استغرقت هذه الرحلة ساعة ونصف ولم أشعر بالوقت لأننا كنا فى مواجهة حقيقية وفى منطقة لم تستطلع من قبل، ولا نعرف ظروفها لكن الطلعة استغرقت وقتًا طويلاً لدرجة أننى عندما عدت إلى المطار وجدتهم قد شطبوا على طائرتى باعتبارها من الطائرات المفقودة.

فى طريق عودتى كان لا بد من تغيير خط السر حتى لا أجد الطائرات المعادية فى انتظارى فاتجهت عبر شمال سيناء إلى البحر المتوسط بمحاذاة الساحل على رأس البر ثم الدلتا، ونتيجة المناورة والبحث عن منطقة الجبال والهروب من الطائرات المعادية استنفدت كمية كبيرة من الوقود وكان مفروضًا أن أدخل عن طريق بورسعيد، ولكن بسبب نفاد الوقود بالإضافة إلى أن مدفعيتنا كانت تضرب من بورسعيد ضربًا حرًا، فقد أكملت السير على البحر وعندما وجدت الوقود أوشك على النفاد تمامًا اتصلت بالمركز الرئيسى للعمليات لكن المفاجأة أن جميع المطارات أغلقت أجهزة اتصالاتها حتى لا تستطيع إسرائيل التقاط هذه الاتصالات ثم تنفذ أى ضربة معادية.

كما تم إغلاق كل الأجهزة الملاحية لم أجد أمامى سوى الارتفاع لأعلى حتى التقطتنى الرادارات المصرية وعرفوا أن هناك طائرة هيليكوبتر قادمة فتوقعوا أن تكون مصرية وفتحوا أجهزة الاتصال وتحدثت مع مطار... وكان أقرب المطارات لى وتم إضاءة الممر، فى هذا الوقت كانت الساعة حوالى الثامنة مساء.

نزلت فى... واتصلت بالقيادة وباللواء نبيل كامل قائد الفرقة أخبرته بنجاح المهمة لأطمئنه على رجال الصاعقة.

كانت هذه أول طلعة لى وكان معى فى الطائرة زميل طيار وملاح وطاقم مهندسين بالإضافة إلى المدفعجى المخصص للمدفع.

تقرر بعد ذلك تكرار هذه الطلعات الخاصة وإبرار قوات خاصة أخرى لنجاح الطلعة الأولى التى حققت ارتباكًا فى صفوف العدو.

فى الطلعة الثانية كان الليل مقمرًا ودخلت من وسط سيناء من طريق اسمه الطاسة - بالوظة وهو موازٍ للقناة بعد أن عبرت القناة ودخلت وسط سيناء كانت الساعة العاشرة مساءً تقريبًا، وجدت دبابات إسرائيلية مدرعة فأبلغت الرئاسة باللاسلكى وقررت إنزال القوات التى معى أولا، ثم ضرب هذه الدبابات فى طريق عودتى.

اتفقت على ذلك مع الملاح المرافق وهو أحمد ربيع، فأعددنا الصواريخ استعدادًا لضرب الدبابات بعد أن أنزلنا القوات التى معنا لكن الإسرائيلين شعروا بالطائرة وهى مقبلة عليهم عندما سمعوا صوتها وقبل أن نضرب النار عليهم وعلى مسافة ١٠ كلم فوجئنا بكثافة نيران وضرب عشوائى منهم لحماية أنفسهم من كل الاتجاهات وبكافة الأسلحة الموجودة لديهم فأضررت لتغيير اتجاهى ناحية الشمال وابتعدت عن نيرانهم وعندما عدت للنقطة الأولى لمحاولة ضربهم مرة أخرى أصابت طلقاتهم بطن الطائرة لكن الحمد لله لم تكن مؤثرة.

أكملنا العودة ونزلنا فى مطار... وكان قائد المطار اللواء جمال عفيفى الذى أحضر بطارية وبحث بنفسه عن الإصابات ببطن الطائرة.

وعن طلعة انتحارية أخرى حصل بسببها على نجمه الشرف العسكرية يقول:

حصلت على نجمة الشرف فى حرب ٧٣ عن مجموعة الطلعات التى نفذتها ومن بينها طلعة خاصة جدًا وكنت الطيار الوحيد الذى نزل بطائرته الهيليكوبتر لإمداد الجيش الثالث وهو محاصر فكانت هذه الطلعة مميزة؛ لأن خطورتها عالية جدًا وكان الطريق المخطط لكى أسلكه على ارتفاع عالٍ جدًا حوالى ٢٠٠٠ قدم ولكى أتفادى جبل عتاقة خاصة إننى ليس فى طائرتى رادار ولكى أصل للجيش الثالث بدون أجهزة ملاحية للمساعدة فإن هذه العملية بها صعوبة كبيرة بالإضافة إلى وجود طائرات إسرائيلية فى الجو كانت تلقى قنابل مضيئة لتحديد مكانى وضربى لكن الحمد لله نفذت المهمة بنجاح وتوفيق من الله سبحانه وتعالى.

كانت هناك إصابات خطيرة فى الجيش الثالث المحاصر تحتاج إلى نقل دم وكانت مهمتى نقل كميات كبيرة من البلازما بالإضافة إلى الطعام والمياه ومستلزمات القوات المحاصرة.

بعد أن نزلت فى موقع الجيش الثالث استقبلنى قائد الجيش الثالث، استفسرت منه عن الأحوال فطمأننى وعرضت عليه أن آخذ جرحى معى للإسعاف بدلا من أن أعود بالطائرة بمفردى فرفض وقال إن الموجودين هنا بعضهم فى حاجة لنقل دم فقط والبعض الآخر إصابته سطحية ولا داعى لنقلهم لأنهم لا يريدون أن يتركوا مواقعهم فقد كانت روحهم القتالية عالية جدًا وقد حفروا آبارًا لإخراج مياه للشرب وكان الطعام رغم قلته يكفيهم.

فى طريق عودتى قابلتنى طائرة معادية وأطلقت على نيرانها وأصابت طائرتى لكنها إصابة خفيفة كانت بعيدة عن خزان الوقود والمروحة وأكملت رحلت العودة فى شكل خط متعرج "زجزاج" وليس فى خط مستقيم حتى لا أكون هدفًا سهلاً للطائرات الإسرائيلية.

وعن يقظة طيارى الهليوكوبتر يقول :

كان هناك أحد الزملاء عائدًا من العمليات من وسط سيناء وكان على ارتفاع منخفض ووجد أمامه جبلاً عاليًا فارتفع ليتخطاه وفى هذه اللحظة فوجئ أمامه بطائرة فانتوم إسرائيلية، فأطلق عليها صاروخًا لكننى لا أعلم إن كانت سقطت أم أصيبت أم هربت.

و لكن هذه الواقعة تدل على يقظة الطيار المصرى الذى لم يترك فرصة كهذه لاحت أمامه فى لمح البصر.

– وعن كيفية تعامل الهليكوبتر مع الطائرات المقاتلة المعادية قال :

أولاً: لا أعطيها ظهرى بل لا بد أن نكون وجهًا لوجه ثم أغير اتجاهى كل دقيقة أو أقل من دقيقة مع تقليل السرعة لأننى فى هذه الحالة أكون هدفًا غير ثابت ولا تستطيع الطائرة المعادية ضربى.

– وعن لقائه مع اللواء طيار حسنى مبارك قائد القوات الجوية يقول :

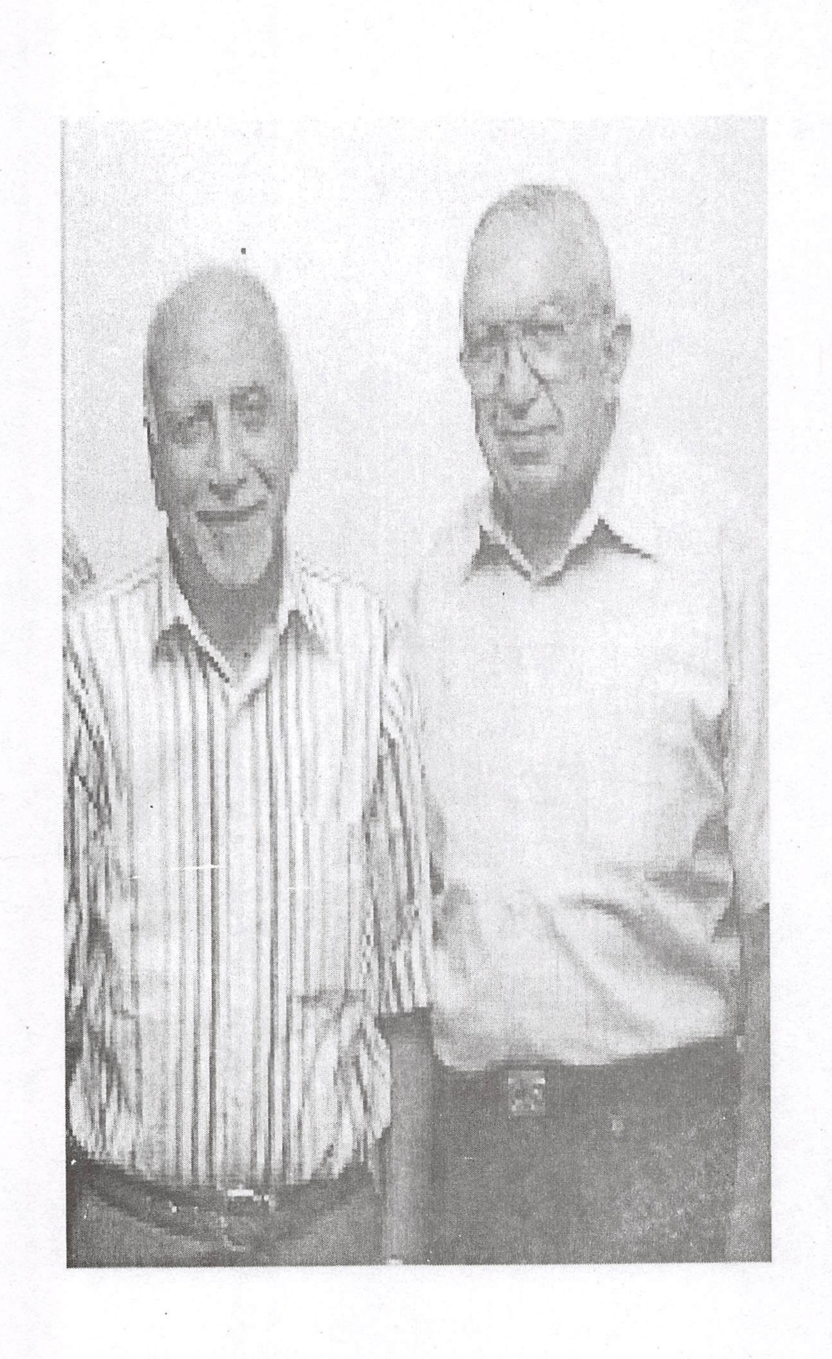
أذكر أنه طلب أن أذهب إليه برفقة اللواء نبيل كامل بعد طلعة إمداد الجيش الثالث وهو محاصر وذهبنا إليه وسألنى بعض الأسئلة عن طبيعة المكان والأرض وكيف نفذت الطلعة، وهل كانت هناك أجهزة ملاحية فى طريقى وهل ساعدتنى أم لا وغير ذلك من الأسئلة، وعلمت بعد ذلك أنه كان هناك تفكير فى استخدام طائرات "مى-٦" وهى تعادل حجم طائرتى "مى-٨" ثلاث مرات وتحمل ٦٠ فردًا.

و بعد انتهاء الحرب وتقييم الطيارين صمم اللواء طيار مبارك أن أحصل على نجمة الشرف عن إجمالى الطلعات، أذكر أنه عندما زارنا بعد الحرب بسنوات فى أحد المطارات وجدنى وكان ما زال يذكر اسمى فقال : "إزيك يا أحمد يا بديع يا أبا شهبة".

وعن كيفية تنفيذ الطلعات الليلية مع عدم وجود أنوار أو رادار فى الطائرة أو حتى توجيه أرضى يذكر :

أولا كان يتم تحديد مواعيد الطلعات فى الليالى القمرية حتى تسهل الرؤية الليلية وأننا كنا بمجرد إقلاعنا نستعمل سويتش السبتر ونجعله على ON اى ستر ربنا.

***



رأى الخبراء والمحللين وشهاداتهم لأداء طيارينا البواسل فى حرب أكتوبر المجيدة

الجنرال انطونى فارا هوكلى (أستاذ التكنيك بالجيش البريطانى)

هدم الطيارون المصريون فى حرب أكتوبر ٧٣ أسطورة السلاح الجوى الإسرائيلى ومن ثم فقد قلصوا دورالدبابات الإسرائيلية إلى الحد الأدنى خلال هذه الحرب...

الكولونيل تى. ان. ديبوى (المعلق العسكرى الفرنسى)

"إن كفاءة التخطيط والأداء للقوات الجوية المصرية فى حرب أكتوبر وصلت إلى مرحلة لا يمكن أن يحققها أى جيش آخر فى العالم بشكل أفضل "

الجنرال ستيج لو فاجرين (أحد قادة الجيش السويدى)

" فتحت طائرات (MIG_21) بطياريها المصريين عصرًا جديدًا من خلال خطط الدفاع ذات التكتيك الفريد والمتكامل الذى يقوم على القوات الجوية وأنظمة الدفاع الجوى والقصف الأرضى لتغطية كل بوصة من جبهة القتال وقد تحقق ذلك من خلال الإجراءات الإلكترونية المضادة الفعالة والقيادات والأفراد ذوى المهارات العالية.."

- ميدل تون (خبير عسكرى امريكى)

«لقد أظهرت القوات الجوية المصرية مستوى غير متوقع من كفاءة الأداء.. كان الطيارون واثقين من أنفسهم وبرهنوا على شجاعتهم.. بينما أكدت الأطقم الأرضية قدرتها على التعامل مع أحدث وأعقد الطائرات».

- صحيفة نيويورك تايمز الأمريكية

«خسرت إسرائيل ٢٠٪ من سلاحها الجوى فى بداية الحرب، وكانت معظم خسائرها من طائرات الفانتوم، والقاذفات الثقيلة».

- الجنرال الإسرائيلى بارليف

«كان مستوى القاذفات المصرية الثقيلة رائعًا، وكانت هجماتهم دقيقة ومدمرة».

- الكابتن بادور اينبرج (قائد طائرة إسرائيلية سكاى هوك سقط فى الأسر)

«لقد خاض الطيارون المصريون أشرس المعارك الجوية ضد الإسرائيليين، وحققوا السيادة فى الجو فى الوقت الذى كانت فيه إسرائيل لا تتصور إمكانية أن تفقد سيطرتها على سماء المعركة».

- الملازم أول أورى يوسف أور (طيار إسرائيلى أسير)

«لقد أصابتنا الدهشة لهذا المستوى الرائع الذى ظهر به الطيارون المصريون فى حرب أكتوبر، وتلك الكفاءة التى أظهروها فى الأشتباكات الجوية».

- الملازم أول رانما تهيزروزن (قائد طائرة استطلاع إسرائيلية سقط فى الأسر)

«كانت معلوماتنا أن الطائرة الفانتوم الإسرائيلية أفضل من الميج المصرية.. ولكن حرب أكتوبر أثبتت العكس».

* * *

سجل الشرف

بعض نسورنا البواسل الذين خاضوا معارك الشرف والكرامة(١٧)

م	الاســـم	نوع الطائرة التى قادها
١	لواء أ.ح طيار محمد زكى عكاشة	الميج - ١٧ - والميراج - ٥
٢	لواء أ.ح طيار أحمد كمال المنصورى	الميج - ٢١
٣	لواء أ.ح طيار سعد زغلول	الميج - ١٩
٤	لواء أ.ح طيار سمير عزيز	الميج - ٢١
٥	لواء أ.ح طيار سمير فريد	الميج -١٧
٦	لواء أ.ح طيار حمدى عقل	الميج - ١٧ والميراج - ٥
٧	لواء أ.ح طيار عصام أحمد	الميج - ١٧
٨	لواء أ.ح طيار عادل محى الدين	الميج - ١٧
٩	لواء أ.ح طيارصلاح دانش	الميج - ١٩
١٠	لواء أ.ح طيار علاء بركات	الميج - ١٩
١١	لواء أ.ح طيار جلال عبد العليم	الميج - ١٩
١٢	لواء أ.ح طيار عبد المنعم الطويل	الميج - ١٩
١٣	لواء أ.ح طيار فوزى سلامة	الميج - ٢١
١٤	لواء أ.ح طيار مجدى كمال	الميج - ٢١
١٥	لواء أ.ح طيار وصفى بشارة	الميج -٢١

(١٧) عذرًا الأسماء الموضوعة بهذا الجدول بدون ترتيب أقدمية أو ترتيب زمنى، وتمثل جانبًا من طيارى مصر.

م	الاســـم	نوع الطائرة التى قادها
١٦	لواء أ.ح طيار مدحت زكى	الميج - ٢١
١٧	لواء أ.ح طيار أحمد يوسف الوكيل	الميج - ٢١
١٨	لواء أ.ح طيار أحمد عاطف	الميج - ٢١
١٩	لواء أ.ح طيار محمد النشرتى	الميج - ٢١
٢٠	لواء أ.ح طيار زكريا كمال	سوخوى - ٧
٢١	لواء أ.ح طيارنبيل عبد القادر	سوخوي - ٧
٢٢	عميد طيار شريف عرب	ميج -١٧
٢٣	شهيد رائد طيار مجدى كامل	ميج - ١٧
٢٤	شهيد رائد طيار عاطف السادات	سوخوى - ١٧
٢٥	شهيد رائد طيار سيد صقر	ميج - ٢١
٢٦	شهيد نقيب طيار عماد عبد الشفيع	ميج - ٢١
٢٧	شهيد نقيب طيار إسماعيل ضياء	ميج - ٢١
٢٨	شهيد ملازم طيار أحمد جابر السبروت	ميج - ١٧
٢٩	شهيد ملازم طيار طلال سعد الله	ميج - ١٧
٣٠	شهيد ملازم طيار محمود حمدى	ميج - ١٧
٣١	شهيد طيار يسرى رياض	سوخوى - ٧
٣٢	شهيد طيار تحسين الهجين	سوخوى - ٧
٣٣	سمير رفيق شهيد طيار	سوخوى - ٧
٣٤	شهيد طياربسام الشريف	سوخوى - ٧
٣٥	شهيد طيار أمير عبد الغنى	سوخوى - ٧
٣٦	شهيد طيار إيهاب عاصم	ميج -٢١
٣٧	شهيد طيار عبد الحميد طلعت	ميراج - ٢١
٣٨	لواء طيار محب شهاب الدين	ميراج - ٥
٣٩	لواء طيار عبد الهادى جاد المولى	ميراج - ٥
٤٠	لواء طيار مجدى رفعت	ميراج - ٥

م	الاســـم	نوع الطائرة التى قادها
٤١	شهيد رائد طيار حيدر دبوس	ميراج – ٥
٤٢	شهيد نقيب محمد رفعت مبارز	ميراج – ٥
٤٣	شهيد نقيب طيار أمين البسوس	ميج – ٥
٤٤	لواء طيار مجد الدين رفعت	ميج – ٢١
٤٥	لواء محمد صلاح عارف	هليوكوبتر مى–٨
٤٦	لواء أحمد بديع أبو شهبة	هليوكوبتر مى–٨
٤٧	لواء طيار محمد خيرى فؤاد	ميج ١٧ - سخوى ٧- ميج ٢١
٤٨	عميد طيار شريف عرب	ميج ١٧
٤٩	شهيد رائد طيار مجدى كامل	ميج ١٧
٥٠	شهيد ملازم طيار طلال سعد الله	ميج ١٧
٥١	شهيد ملازم طيار محمود حمدى	ميج ١٧
٥٢	شهيد ملازم طيار أحمد جابر السبروت	ميج ١٧
٥٣	شهيد طيار حيدر دبوس	ميج ١٧
٥٤	شهيد طيار توفيق دبوس	ميج ١٧
٥٥	طيار أحمد صالح	ميج ١٧
٥٦	لواء أ.ح طيارصلاح دانش	ميج ١٩
٥٧	لواء أ.ح طيار جلال عبد العليم	ميج ٢١
٥٨	لواء أ.ح طيار عبد المنعم الطويل	ميج ٢١
٥٩	لواء طيار تميم فهمى	ميج ٢١
٦٠	لواء طيار حسين ثابت	ميج ٢١
٦١	لواء طيار حسن الرافعى	ميج ٢١
٦٢	لواء طيار ضياء الحفناوى	ميج ٢١
٦٣	لواء طيار سامح مظهر	ميج ٢١
٦٤	شهيد طيار عبد الحميد طلعت	ميج ٢١
٦٥	لواء طيار رضا العراقى	ميج ٢١

م	الاســـم	نوع الطائرة التى قادها
٦٦	لواء طيار ضياء بدر	ميج ٢١
٦٧	لواء طيار محمد عبد الصمد دغيدى	ميج ٢١
٦٨	لواء طيار أمير رياض	ميج ٢١
٦٩	فريق طيار أحمد شفيق	ميج ٢١
٧٠	شهيد طيار غصوب أبو الخير	ميج ٢١
٧١	لواء طيار شاكر فتح الله	ميج ٢١
٧٢	لواء طيار أحمد عبد المعطى الدحدحى	٧٣
٧٣	شهيد طيار أحمد السيد بخيت	ميج ٢١
٧٤	لواء طيار أحمد كمال الجندى	ميج ٢١
٧٥	لواء طيار دكتور مدحت عرفة	ميج ٢١
٧٦	شهيد طيار احمد الشيخ	ميج ٢١
٧٧	لواء طيار عادل نصر	ميج ٢١
٧٨	لواء طيار أحمد ناصر	ميج ٢١
٧٩	طيار زكى السودانى	هليوكوبتر
٨٠	طيار فريد سليم	هليوكوبتر
٨١	طيار جلال النادى	هليوكوبتر
٨٢	طيار عادل حسن	هليوكوبتر
٨٣	طيار سمير عبد السلام	هليوكوبتر
٨٤	طيار على الشناوى	هليوكوبتر
٨٥	طيار هاشم القزاز	هليوكوبتر
٨٦	طيار حسين النمر	هليوكوبتر
٨٧	طيار محمد فهيم الجندى	هليوكوبتر
٨٨	طيار أشرف منصور	هليوكوبتر
٨٩	طيار ماهر ندى	هليوكوبتر
٩٠	طيار خالد هويدى	هليوكوبتر

م	الاســـــم	نوع الطائرة التى قادها
٩١	طيار محمد صلاح عارف	هليوكوبتر
٩٢	طيار حسن خاطر	هليوكوبتر
٩٣	طيار صفوت إمبابى	هليوكوبتر



بوستر لعدد من طيارينا البواسل



بعض الشهداء من طيارينا البواسل فى الحروب المختلفة

أسماء قادة القوات الجوية المصرية منذ نشأتها

م	الاســـــم	نوع الطائرة التى قادها
١	جروب كابتن تيت بك (بريطانى)	١٩٢٣-١٩٣٦م
٢	قائد أسطول جوى على إسلام باشا	١٩٣٦ - ١٩٣٩م
٣	لواء طيار حسن عبد الوهاب باشا	١٩٣٩ - ١٩٤٠ م
٤	لواء طيارعلى موافى باشا	١٩٤٠- ١٩٤٢ م
٥	لواء طيار حسن حسنى باشا	١٩٤٢ - ١٩٤٤م
٦	لواء طيارمحمد متولى باشا	١٩٤٤-١٩٤٧ م
٧	لواء طيار محمد مصطفى	١٩٤٧-١٩٥٢م
٨	لواء طيار حسن محمود	١٩٥٢- ١٩٥٣ م
٩	فريق أول طيار محمد صدقى	١٩٥٣ - ١٩٦٢ م
١٠	فريق طيار مدكور أبوالعز	١٩٦٢ -١٩٦٧ م
١١	لواء طيار مصطفى شلبى	١٩٦٧ - ١٩٦٩ م
١٢	لواء طيار على بغدادى	١٩٦٩ - ١٩٧٢م
١٣	فريق طيار محمد حسنى مبارك	١٩٧٢ - ١٩٧٥م
١٤	فريق أول طيار محمود شاكر عبد المنعم	١٩٧٥ - ١٩٨٠ م
١٥	لواء طيار محمد لطفى شبانة	١٩٨٠- ١٩٨٢ م
١٦	فريق طيار محمد عبد الحميد حلمى	١٩٨٢ - ١٩٨٧ م
١٧	فريق أول طيارعلاء بركات	١٩٨٧- ١٩٩٠ م
١٨	فريق طيار أحمد نصر	١٩٩٠- ١٩٩٦ م

م	الاســـــم	نوع الطائرة التى قادها
١٩	فريق طيار أحمد شفيق	١٩٩٦ -٢٠٠٢ م
٢٠	فريق طيار مجدى شعراوى	٢٠٠٢ - ٢٠٠٨م
٢١	فريق رضا حافظ	٢٠٠٨ حتى تاريخه



بعض قادة القوات الجوية

العمود الأول يمين: كابتن تيت بك- لواء على إسلام باشا - فريق أول طيار محمد صدقى.

العمود الثانى : فريق طيار مدكور أبو العز- لواء طيار مطفى شلبى- فريق طيار محمد حسنى مبارك.

العمود الثالث: لواء طيار محمد لطفى شبانة - فريق طيار أحمد شفيق- فريق طيار رضا حافظ.

مالدى إسرائيل الآن من طائرات حربية :

...رة	بلد الأصل	نوع	طراز	في الخدمة	ملاحظات
طائرات تدريبية					
...تش كرافت بونانزا	الولايات المتحدة	طائرة تدريبية	A-36 "Hofit"	22	
...جا ماجستر	فرنسا	نفاثة تدريبية	CM-170 "Tzukit"	39	
...-4 سكاي هوك	الولايات المتحدة	هجوم أرضي	A-4H/N "Ayit"	44	تستخدم فقط للتدريبات المتقدمة
...وكاتا تي بي-21 ...ينيداد	فرنسا	طائرة تدريبية	TB-21 "Pashosh"	22[1]	
نقل /إعادة تموين وقود					
...تش كرافت كينج إير	الولايات المتحدة	نقل خفيف	B-200/200T "Tzofit"	29	
...ينغ707	الولايات المتحدة	نقل	Boeing 707 "Re'em"	9	
		إعادة تموين وقود	Boeing 707 "Re'em" refuel	3	
... إيه إي أرافا		نقل ستول	Arava	9	

	إسرائيل		201/202		
كهيد سي-130 ركوليز	الولايات المتحدة	نقل تكتيكي	C-130E/H "Qarnaf"	12	يستخدم البعض للمراقبة
		إعادة تموين وقود	KC-130H "Qarnaf"	3	
مهام إلكترونية/ مراقبة بحرية					
لف ستريم جي550	الولايات المتحدة	ايلينت	G500 SEMA "Shavit"	3	
		أواكس	G550 CAEW "Eitam"	2	
إيه إي سيه سكان	إسرائيل	مراقبة بحرية	SeaScan 1124N "Shahaf"	3	
ش كرافت كينج اير	الولايات المتحدة	ايلينت	B-200/200T RC-12D "Cuckiya"	6	
			RC-12K "Cuckiya"	10	
مقاتلات					
ينج إف-15 إيغل	الولايات المتحدة	مقاتلة تفوق جوي	F-15A "Baz"	20	مطوره

			F-15B "Baz"	6	
			F-15C "Baz"	17	
			F-15D "Baz"	10	
ـ15إي استرايك ل	الولايات المتحدة	مقاتلة هجومية	F-15I "Ra'am"	25	
ـ16 فايتنج فالكون	الولايات المتحدة	مقاتلة متعددة المهام	F-16A "Netz"	59	
			F-16B "Netz"	14	
			F-16C "Barak"	78	مطوره
			F-16D "Barak"	48	
			F-16I "Sufa"	101	

مروحيات					
وفايتر باتنر	فرنسا	مروحية قتال بحري	AS-565SA "Atalef"	5	
إيه إتش-1 كوبرا	الولايات المتحدة	مروحية هجومية	AH-1G/S "Tzefa"	33	
إتش-64 أباتشي	الولايات المتحدة	مروحية هجومية	AH-64A "Peten"	28	
			AH-64D "Saraph"	17	
دى 500 ديفيندر	الولايات المتحدة	مروحية إسكشافية	500MD "Lahatut"	2	قوة الطوارئ
إتش-53 سيه اليشن	الولايات المتحدة	مروحية نقل ثقيل	CH-53A "Yas'ur-2000"	6	
			CH-53D "Yas'ur 2000"	32	
-60 بلاك هوك	الولايات المتحدة	مروحية نقل تكتيكي	UH-60A/L "Yanshuf"	10	
			S-70A-50 "Yanshuf	38	

		"		

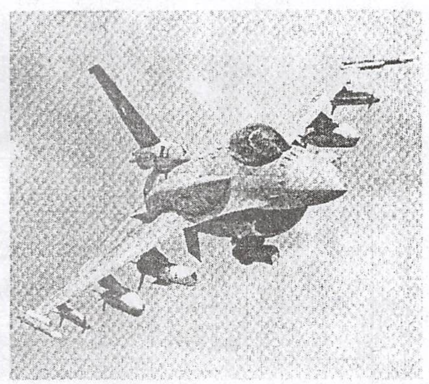
طائرات مستقبلية

طائرة	بلد الأصل	النوع	الطراز	في الخدمة	ملاحظات
تي-6 تيكسان الثانية	الولايات المتحدة	طائرة تدريب	T-6A "Efroni"	0	15طائرة أشتروا وسيوردوا خلال عام 2009 مع إمكانية شراء 10 طائرات إختياري.
س-130جيه سوبر هيركوليز	الولايات المتحدة	نقل تكتيكي	C-130J-30	0	7سيوردوا من 2011 إلى 2013.
إيه إتش-64دي أباتشي لونج بوه	الولايات المتحدة	مروحية هجومية	AH-64D "Saraph"	17	6طلبوا
إف 35 - لايتنيج الثانية	الولايات المتحدة	مقاتلة متعددة المهام ستيلث	F-35A	0	25طائرة أشتروا وسيوردا من 2011 إلى 2013 مع إمكانية شراء 50 طائرة إختياري.
إف-22 رابتور	الولايات المتحدة	مقاتلة متعددة المهام ستيلث	F-22A	0	منع تصدير المقاتلة إف-22 بأمر من البانتاجون[3] .ومع ذلك صرح رئيس لجنة العلاقات الخارجية في الولايات المتحدة في عام 2009 بأن يسمح لإسرائيل بشرائها.[4][5]

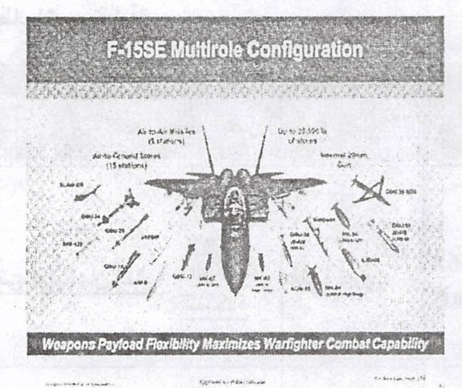
المصدر:

ويكيبيديا الموسوعة الحرة

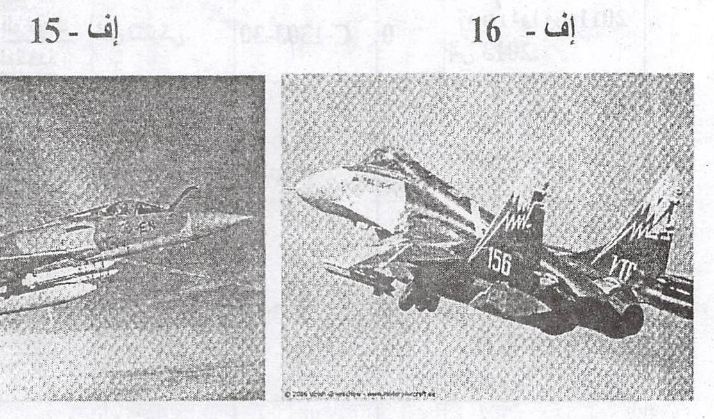
صور بعض المقاتلات الحديثة فى العالم



إف - 16

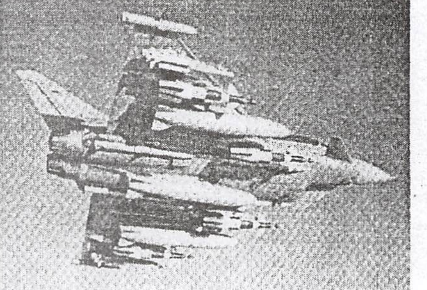


إف - 15



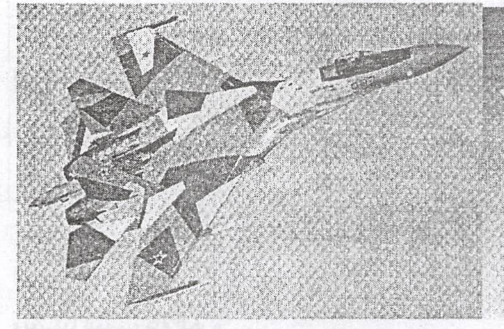
ميج – 29

ميراج – 2000



يوروفايتر





سوخوى - 30

الخاتمة

.. كانت تلك لمحة خاطفة على قلعة النسور...

... وستظل مصر - دوماً - بإذن الله قلعة للنسور..

المصادر

١- لقاءات بالأبطال الطيارين أنفسهم.

٢- كتاب " القوة الثالثة " للواء طيار أركان حرب على أحمد لبيب، الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٤.

٣- كتاب" ٢٠دقيقة - مشاهد الضربة الجوية ظهر يوم السادس من أكتوبر"، صلاح قبضايا - كتاب صادرمن المركز الاعلامى العربى ١٩٨٦

٤- كتاب "يوميات أكتوبرية" للإعلامى محمد درة - طبعة أولى ٢٠٠٥، منشورات فتى الدموع، الغربية طنطا رقم إيداع بدار الكتب ٢٠٠٥/٨٣٠٥

٥-كتاب "صراع فى السماء" لواء أركان حرب طيار محمد زكى عكاشة ٢٠٠٩.

٦- مجموعة قصصية " قصر فى الجنة" للواء طيار محمد زكى عكاشة، طبعة ثانية ٢٠١٠.

٧ - المجلة العسكرية عدد ٢٨٣ الصادره فى أكتوبر ٢٠٠١- بطل فى سماء الجيش الثالث الميدانى.

٨- موقع " ساحات الطيران العربى " على الشبكة الدولية.

٩- الموقع العسكرى Global Security.org على الشبكة الدولية.

١٠- موقع الموسوعة الحرة (الوكيبيديا).

١١ - موقع (٧٣ مؤرخين) على الشبكة الدولية.

شكر خاص لكل من :

- سيادة اللواء طيار محمد زكى عكاشة

- سيادة اللواء أحمد كمال المنصورى

اللذين عاونانى بتعريفى بزملائهما من الطيارين وفى كل مراحل الكتاب.

- الابن الباحث محمد أبو المجد الذى قام بمعاونتى بإمدادى بالصور والمعلومات التى حصل عليها من مواقع على شبكة المعلومات الدولية.

- الابن المهندس أحمد بسيونى فى جمع المعلومات والمعاونة بلقاء الطيارين

- الابن الإعلامى إبراهيم مبارك فى معاونته للتنسيق بلقاءات الطيارين.

- الابنتين رانيا ونورا فتحى اللتين قامتا بتصميم الغلاف.

الفهرس

مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب